

Тест-Драйв

Апрель 2015

**MCLAREN
570S**



McLaren 570S • Женевский Salon International de l'Auto -2015 • Aston Martin Thunderbolt • Jaguar XF Audi Prologue Avant • Volkswagen Passat Alltrack • Hyundai i20 Active • Ford Ranger • Jeep • Mazda MX-5 Mercedes-Benz C63 AMG • Range Rover Sport SVR • Ford Edge • Peugeot 301, Renault Logan и Skoda Rapid Chevrolet Spark, Kia Picanto и Peugeot 107 • Ford Kuga, Hyundai ix35 и Volkswagen Tiguan • Ferrari 250

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать
www.testdrive.com.ua

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

№ 1 апрель | 2015 |

ТЕМА
НОМЕРА
**КРАСОТА
СПАСЁТ МИР!**

ИЗЮМИНКИ
СТОЛЕТИЙ
ЖЕНЩИНА —
СОСУД ЛЮБВИ!

МОДА
PEDRO DEL HIERRO
DANIELE CARLOTTA
ELENA BURVA
СЕРГЕЙ ЧЕРКАС
ТАТЬЯНА ЗЕМСКОВА
И АЛЁНА ВОРОЖБИТ

ТЕНДЕНЦИИ
В МОДЕ — ПАЛЬТО!
ЖЁЛТАЯ СТРАСТЬ
МОДНАЯ ПРОВОКАЦИЯ
ВОСЕМЬ МГНОВЕНИЙ МОДЫ
В ТЕНДЕНЦИЯХ И АРОМАТАХ

СПЕЦПРОЕКТ
СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ

БИЗНЕС
ДЕЛО НА
КРАСОТЕ ТЕЛА

ФИТНЕС
ТРАЙ-ЙОГА,
ПОКОРИВШАЯ
ГОЛЛИВУД
УЛУЧШАЕМ
ГИБКОСТЬ ТЕЛА

ЗДОРОВЬЕ
МОДНЫЙ
ПОЛЕЗНЫЙ ДЕТОКС
ЗДОРОВОЕ ПИТАНИЕ —
ЗАЛОГ КРАСОТЫ

А ТАКЖЕ
КРАСИВАЯ НЕКРАСИВАЯ
БАРБРА СТРЕЙЗАНД
АЛИСА МИЛОШ:
«КОГДА Я ПОЮ, Я ЖИВУ!»

Екатерина Ковальская

ТЫ ЛУЧШЕ ВСЕХ!



**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

Апрель 2015



Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Олейник Виктория

Пироженко Юлия

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины, а также в России. Выходит с октября 2003 г.

Учредитель и издатель: ООО «Информационно-издательский центр «АвтоФотоПродажа».

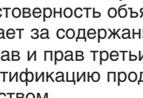
Адрес редакции: 03055, г. Киев, а/я 59.

e-mail: editor@test-drive.kiev.ua www.testdrive.com.ua

Отдел распространения: (067) 547-85-20

Эксклюзивное право на размещение рекламы в журнале «Тест-Драйв» принадлежит ООО «Редакция ТЕСТ-ДРАЙВ»

Редакция не всегда разделяет мнение автора. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Согласно действующим в Издательстве правилам, ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель. Он самостоятельно отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.



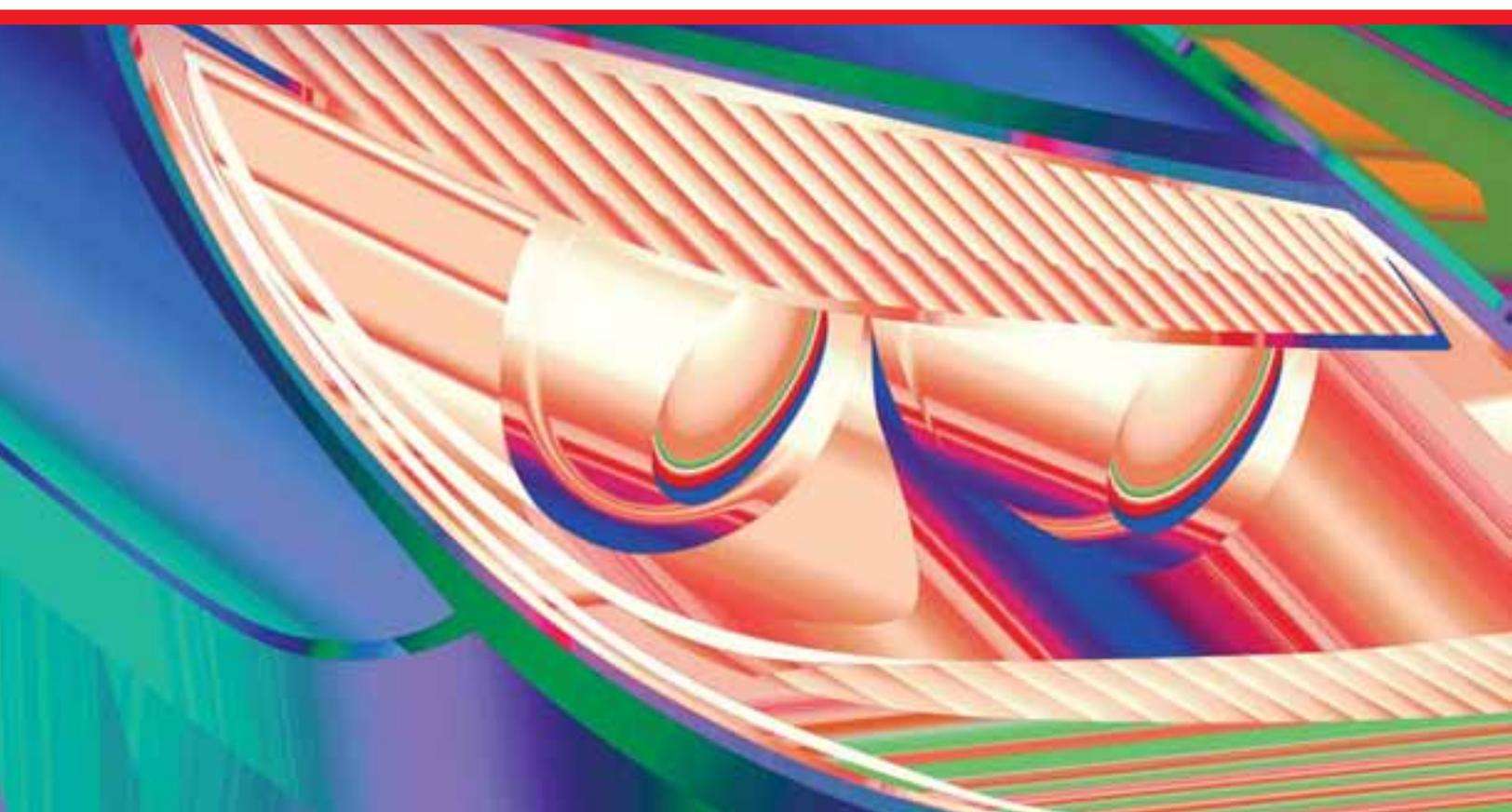
- 4** **Автосалон в Женеве**
Женевский Salon International de l'Auto – 2015:
изобилие новинок
- 38** **Премьера**
McLaren 570S:
младший член "семейства"
- 46** **Премьера**
Aston Martin Thunderbolt:
элегантный и скоростной
- 52** **Премьера**
Jaguar XF:
второе поколение
- 58** **Премьера**
Audi Prologue Avant:
предвестник нового АВ
- 64** **Премьера**
Volkswagen Passat Alltrack:
вседорожный универсал
- 68** **Премьера**
Hyundai i20 Active:
хэтчбек повышенной проходимости
- 72** **Премьера**
Ford Ranger:
модернизация
- 78** **Премьера**
Вседорожная семерка Jeep
- 84** **Дебютант**
Mazda MX-5:
управляемость – превыше всего
- 94** **Дебютант**
Mercedes-Benz C63 AMG:
легче, быстрее, экономичнее
- 104** **Дебютант**
Range Rover Sport SVR:
быстрый гигант
- 120** **Сравнительный тест-драйв**
Peugeot 301, Renault Logan и Skoda Rapid:
эконом-пропозиция
- 126** **Сравнительный тест-драйв**
Chevrolet Spark, Kia Picanto и Peugeot 107:
городские "малыши"
- 132** **Сравнительный тест-драйв**
Ford Kuga, Hyundai ix35 и Volkswagen Tiguan:
соревнование вседорожников
- 138** **Страницы истории**
Ferrari 250: фундамент успеха марки

Редакция исходит из того, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Использование материалов в любой форме не допускается без письменного разрешения редакции. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Рукописи и фотоснимки не возвращаются и не рецензируются.

Автосалон в Женеве

Женевский Salon International de l'Auto -2015:

ИЗОБИЛИЕ НОВИНОК



Из ведущих мировых автошоу только два (Детройтский и Женевский автосалоны) являются ежегодными. Если выставка в Детройте открыла новый автомобильный год, то Женевский автосалон Salon International de l'Auto обозначил приход весны.

Швейцария никогда не имела мощной автомобильной промышленности, тем не менее Salon International de l'Auto проводят уже более ста лет – с 1905 года. Нынешнее автошоу – юбилейное, 85-е по счету. Оно получилось очень масштабным, ведь свои экспозиции в Женеве открыли 220 компаний. Всего состоялось свыше 130 мировых и европейских премьер. В огромных павильонах комплекса Палэкспо общей площадью 110 тыс. кв. м поместилось более 900 различных автомобилей. Как заведено, все новинки презентовали в первые два дня автосалона, отведенные для представите-

лей прессы и специалистов отрасли. Одних только журналистов в Женеву съехалось 10 000.

Наверное, более всего, посетителей привлекали роскошные и быстрые спортивные модели. А таких новинок хватало: их представили и Aston Martin, и Bentley, и Ferrari, и Lamborghini, и Porsche. Это свидетельствует об оздоровлении мировой экономики. Впрочем, наряду с ними показали и немало доступных заряженных хетчбэков. А вот традиционных для Женевы премьер кабриолетов на этот раз не было.

Меньше подготовили и гибридных моделей, и электромобилей. Тем не менее, для них подготовили отдельный эко-павильон. Кроме того, подготовлены отдельные экспозиции старинных и гоночных автомобилей, а также различных запчастей и аксессуаров. Все это призвано заинтересовать свыше 700 тыс. посетителей Женевского автосалона.

Bentley

Bentley Continental GT прошел плановое обновление. Купе и кабриолет можно узнать по новому переднему бамперу с увеличенным воздухозаборником. Сзади заменены фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер. В салоне изменено рулевое колесо, а комплектацию пополнил беспроводной Интернет. Бензиновый 6,0-литровый W12 с двумя турбинами стал мощнее (590 л. с.), а технология отключения цилиндров сделала его экономичнее.

Тем временем, в Bentley уже думают о новом поколении Continental GT. Как оно будет выглядеть, дает понять концепт-кар EXP 10 Speed 6. Он сохраняет основные черты дизайна марки – длинный капот, высокую оконную линию, хромированную решетку радиатора. В то же время круглые фары стали крупнее и теперь светодиодные. Боковины рельефные, а задние крылья расширены. Оригинальные овальные фонари повторяют форму выхлопных труб. В салоне кожа сочетается с алюминием, деревом и вставками из меди. Приборной панелью служит экран, еще один дисплей заменяет клавиши на наклоненной центральной консоли. В багажнике можно заметить распорку, увеличивающую жесткость кузова. Bentley EXP 10 Speed 6 оснащен гибридной силовой установкой и вскоре ее получат серийные модели британской марки.



Bentley EXP 10
Speed 6



Bentley EXP 10
Speed 6



Bentley Continental GT



Aston Martin DBX

Aston Martin

Aston Martin Vulcan – эксклюзивное трехколесное купе на платформе модели One-77. Всего выпустят лишь 24 таких автомобиля стоимостью 2,5 млн. евро. У него длинный капот, сдвинутый назад салон и аркооб-

разная форма крыши. Узкие фары сочетаются с широкой решеткой радиатора, а сзади установлено огромное антикрыло. Монокок и кузовные детали изготовлены из карбона, поэтому масса Vulcan – всего 1350 кг. В салоне также можно заметить углеволокно, а еще алькантару. Показания

приборов выведены на дисплей, а рулевое колесо срезано сверху. Установлены ковшеобразные сиденья и каркас безопасности. Бензиновый 7,0-литровый V12 развивает свыше 800 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой секвентальной трансмиссией. Максимальная скорость пре-



Aston Martin DBX



Aston Martin Vantage GT3

вышает 320 км/ч. Vulcan получил повдеску с горизонтальными рычагами, а оснащение включает дифференциал повышенного трения и карбоново-керамические тормозные диски.

Aston Martin V12 Vantage GT3 также предназначен для гоночного автодрома. Мощность его 6,0-литрового двигателя увеличена до 600 л. с., а подвеска перенастроена. Масса снижена на 50 кг (до 1565 кг). Отличить купе можно по расширенным колесным аркам, антикрылу и аэродинамическому обвесу. В салоне установлены спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Концепт-кар Aston Martin DBX сочетает в себе черты вседорожника и купе. У него короткие свесы кузова и высокий клиренс. Хромированная решетка радиатора выполнена в стиле Aston Martin DB4, а с ней гармонично сочетаются узкие светодиодные фары. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон декорирован нубуком. Обод рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выводятся на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло (причем отдельно для водителя и пассажира). Aston Martin DBX оснащен электромотором и системой рекуперации энергии торможения.



Aston Martin Vulcan



Aston Martin Vulcan



Aston Martin Vulcan



Audi Prologue Avant

Audi

Главная новинка на стенде Audi – новый R8. Купе второго поколения по форме очень напоминает предшественника, но построено на полностью новой платформе, позаимствованной у Lamborghini Huracan. Широкое использование карбона в конструкции позволило снизить массу на 50 кг (до 1454 кг). Сохранены, и воздухозаборники в боковинах, и широкая решетка радиатора, и прозрачная крышка капота. Из новшеств следует отметить светодиодные фары с активной матрицей. В салоне показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, а обод рулевого колеса плоский снизу. Стандартное оснащение пополнил беспроводной Интернет. Из бензиновых двигателей пока доступны



Audi Prologue Avant



Audi R8



Audi R8



Audi R8 e-tron

только 5,2-литровые V10, развивающие 540 и 610 л. с. Более мощный вариант разогнается до 100 км/ч за 3,2 с и достигает 330 км/ч, расходуя при этом в среднем 12,4 л/100 км. Audi R8 получил трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод, а среди опций – адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Цены начинаются с отметки в 165 тыс. евро.

Представлена и гоночная 585-сильная версия R8 LMS. Также в предложении появился Audi R8 e-tron. Его два электромотора суммарно развивают 462 л. с. и обеспечивают 920 Нм крутящего момента. Этого достаточно, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с и развить 250 км/ч. Заряда аккумуляторов хватает, чтобы проехать 450 км.

Audi Prologue Avant – предвестник нового поколения A8. Универсал привлекает строгим внешним видом с широкой решеткой радиатора и наклонными на большой угол задними стойками крыши. Оптика концепт-кара – полностью светодиодная, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон декорирован кожей и алюминием, а показания приборов выведены на дисплей. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель с отдельными дисплеями для передних и задних пассажиров. Турбодизель объемом 3,0 л и электромотор вместе развивают 455 л. с. и 750 Н·м. С 8-ступенчатым "автоматом" Audi Prologue Avant разогнается до 100 км/ч за 5,1 с. Он может проехать 54 км на электротяге, а средний расход топлива – 1,6 л/100 км. Кроме того, установлены адаптивные амортизаторы, пневмоподвеска и карбоново-керамические тормозные диски.



Audi R8 e-tron



Audi R8 LMS

BMW

BMW 2 Series Grand Tourer – первая семиместная модель в истории немецкой марки. Мини-вэн длиной 4,5 м отличается стремительным дизайном с большим углом наклона лобового стекла и рельефными боковинами. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. В салоне подсветка приборов – ярко-красная, а центральная панель повернута к водителю. Кресла второго ряда получили горизонтальную регулировку. В пятиместной конфигурации объем багажника составляет 645 л. Среди опций есть парковочный автопилот, беспроводной Интернет, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения. На выбор предложены бензиновые моторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (116 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). BMW 2 Series Grand Tourer будет стоить от 29 тыс. евро.

Хэтчбэк BMW 1 Series претерпел модернизацию. В анфас он теперь похож на купе 2 Series благодаря новым продолговатым фарами, а сзади заметны L-образные фонари. Оптика теперь может быть полностью светодиодной. Базовая комплектация теперь включает 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (109 л. с.), 1,6 л (136 и 177 л. с.) и 2,0 л (218 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (116 л. с.) и 2,0 л (150, 190 и 225 л. с.).



BMW 2-Series
Gran Tourer



BMW 2-Series
Gran Tourer



BMW 1 Series

Citroen

Хэтчбэк Citroen DS5 обновлен. Его можно отличить по новым фарам и прямоугольной решетке радиатора. Внутри заметен улучшенный дисплей мультимедийной системы, благодаря которому уменьшено количество клавиш на центральной панели. В списке опций появилась система слежения за "слепыми" зонами. Теперь для DS5 доступны 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 165 и 210 л. с., а также 2,0-литровые турбодизели, развивающие 120, 150 и 180 л. с. Улучшить комфорт езды призваны новые амортизаторы. Цена хэтчбэка – от 30 500 евро.

Citroen Berlingo также прошел модернизацию. У него новая хромированная решетка радиатора и измененный передний бампер с увеличенными воздухозаборниками. В салоне на центральной панели появился 7-дюймовый сенсорный дисплей. Среди опций теперь есть камера заднего вида и система автоматического замедления. Турбодизели объемом 1,6 л после доработки соответствуют нормам Евро-6. Есть версии мощностью 75, 100 и 120 л. с.



Citroen DS5



Citroen DS5



Citroen Berlingo

Ferrari

Ferrari 488 GTB – модернизированный вариант купе 458 Italia. Главное его достоинство – новый 3,9-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Его мощность составляет 670 л. с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент – 760 Н·м при 3000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а максимальная скорость – 330 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 11,4 л/100 км в смешанном цикле. Кроме того, доработан электронный дифференциал повышенного трения. Отличить Ferrari 488 GTB можно по увеличенным воздухозаборникам в бампере и боковинах, новым фонарям и измененной форме передней части. Купе стало легче на 10 кг (1370 кг), а прижимная сила выросла на 50%. В салоне заметны новый тахометр и освеженные кнопки на центральной панели. Стоимость купе – 220 тыс. евро.

Был в Женеве и эксклюзив – Ferrari Berlinetta Lusso с кузовом от ателье Carrozzeria Touring Superleggera. Его утонченный дизайн выполнен в стиле классических Ferrari. Длинный капот и заостренная задняя часть делают купе похожим на знаменитый Ferrari 250 Berlinetta Lusso. Салон декорирован желто-синей кожей. V12 объемом 6,2 л знаком по модели F12 Berlinetta: он развивает 740 л. с. и позволяет развить 340 км/ч.



Ferrari 488 GTB



Ferrari 488 GTB



Ferrari Berlinetta Lusso

А еще один редкий Ferrari Sergio создали в кузовном ателье Pininfarina на основе модели 458 Speciale Aperta. Всего выпустят лишь шесть таких кабриолетов по цене в 1,5 млн. евро. У автомобиля заостренный "нос" с узкими светодиодными фарами и дуга безопасности за сиденьями. Сзади заметен интегрированный спойлер. Салон Ferrari Sergio обшит алькантарой. Бензиновый 4,5-литровый V8 развивает 605 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3 с.



Ferrari Berlinetta Lusso



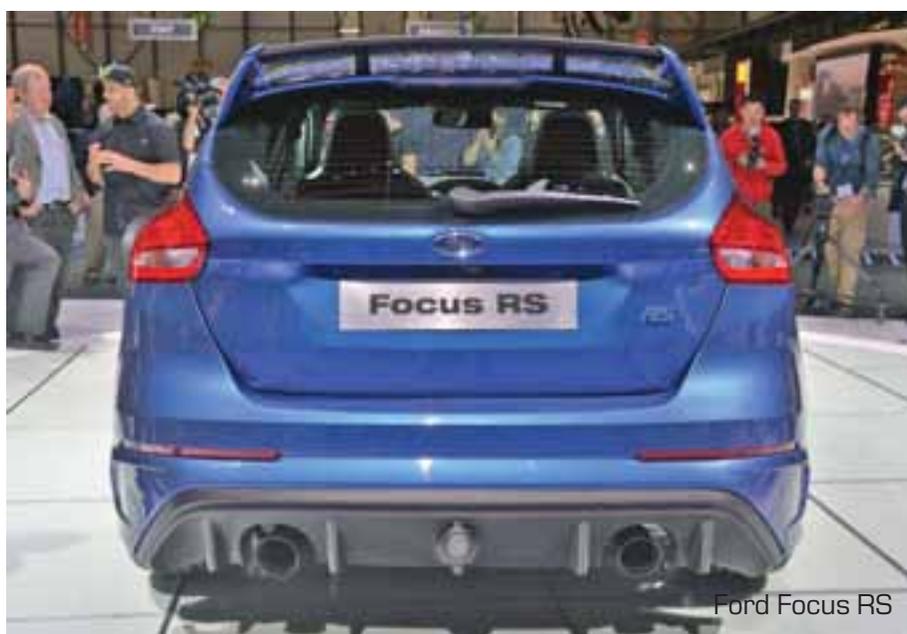
Ferrari Sergio



Ford Focus RS

Ford

В Ford выбрали Женеву для дебюта заряженного Focus RS. Его 2,3-литровый турбомотор позаимствован у Mustang: он развивает 320 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 430 Н·м. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч менее чем за 5 с и развивает 250 км/ч. Ford Focus RS оснащается только 6-ступенчатой механической трансмиссией и впервые получил полный привод. Рулевое управление и подвеска доработаны, установлены и увеличенные тормозные диски. Узнать автомобиль можно по увеличенному переднему воздухозаборнику, 19-дюймовым легкосплавным дискам, аэродинамическому обвесу и большому заднему антикрылу. В салоне появились спортивные сиденья, рулевое колесо с плоским ободом и новые циферблаты приборов. Комплектацию пополнила навигационная система. Стоимость Ford Focus RS составит около 40 тыс. евро.



Ford Focus RS



Ford Focus RS

Honda

Honda Civic Type R возвращается в новом образе. Впервые "горячий" хэтчбек получил турбомотор: 2,0-литровая "четверка" развивает 310 л. с. и обладает 400 Н·м крутящего момента. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с, а максимальная скорость – 270 км/ч. Civic Type R получил адаптивные амортизаторы и поворотные кулаки передней подвески, помогающие побороть паразитное силовое подруливание. Также установлены тормозные диски Brembo диаметром 350 мм. Отличить автомобиль можно, прежде всего, по широким воздухозаборникам в переднем бампере и огромному антикрылу. Кроме того, он получил аэродинамический обвес, а его колесные арки расширены. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо, а рычаг коробки переключения передач выполнен из магния. Хэтчбек будет стоить примерно 35 тыс. евро.



Honda Civic Type R



Honda Civic Type R



Hyundai Tucson

Hyundai

Компактному вседорожнику Hyundai вернули название Tucson. Внешне он очень похож на старшего брата Santa Fe: широкая хромированная решетка радиатора, рельефные боковины, клиновидная оконная линия. Оптика за доплату может быть полностью светодиодной. Длина Hyundai Tucson выросла до 4475 мм, а колесная база – до 2670 мм. В салоне стало больше вставок "под алюминий", а передняя панель выполнена в виде волн. Приборы разделены цветным экраном бортового компьютера. Появилась и мультимедийная система с 8-дюймовым дисплеем. Объем багажника вырос до 513 л, а его пятая дверь теперь может быть оснащена электроприводом. Среди опций появились парковочный автопилот, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. На выбор предложены бензиновые 1,6-литровые моторы мощностью 135 и 175 л. с., турбодизели объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 л (136 и 184 л. с.). Базовая версия будет стоить от 22 тыс. евро.

Мини-вэн Hyundai ix20 претерпел обновление. Его можно отличить по новой решетке радиатора и измененной оптике. Двигатели стали экономичнее и теперь предложены с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией.



Hyundai Tucson

Infiniti

Концептуальный Infiniti QX30 предваряет появление нового компактного вседорожника на платформе Mercedes-Benz GLA. Автомобиль достигает 4,4 м в длину и 1,81 м в ширину. Его элегантные формы напоминают морские волны. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Боковины профилированы, а задняя часть приподнята. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а стойки крыши выполнены изогнутыми. Салон декорирован двухцветной кожей. Обод рулевого колеса плоский снизу, а центральная консоль наклонена. Показания приборов выведены на дисплей. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, а объем багажника превышает 600 л. Infiniti QX30 оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором и 7-ступенчатым "автоматом". Серийная модель появится через год.



Infiniti QX30



Italdesign

Кузовное ателье Italdesign привезло в Женеву концепт-кар Gea. Огромный седан длиной почти 5,4 м привлекает распашными дверьми и отсутствием центральных стоек крыши. У него заостренная передняя часть и узкие светодиодные фары с активной матрицей. Степень тонировки стекол можно изменять нажатием кнопки. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон декорирован замшей. Руль заменен прямоугольным джойстиком, а показания приборов выведены на дисплей. Кроме того, экраны установлены на центральной консоли, в передней панели и потолке. Italdesign Gea может передвигаться и в автономном режиме: при автопилоте цвет фар меняется с белого на синий. В каждом колесе автомобиля установлено по электромотору, а их общая мощность – 775 л. с., что позволяет развивать 250 км/ч.



Italdesign Gea



Kia

Появление новой Kia Optima предваряет концептуальный Sportospace. Универсал привлекает агрессивным дизайном с широким воздухозаборником в бампере и раскосыми фарами. У него высокая оконная линия и большой угол наклона задних стоек крыши. В боковинах размещены вентиляционные отверстия, а на крыше – спойлер. Расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. Салон декорирован кожей, алюминием и карбоном. Показания приборов выведены на дисплей. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. В багажнике – оригинальная система крепежа грузов, состоящая из 28 вращающихся шаров. Kia Sportospace оснащен 2,0-литровым 250-сильным бензиновым турбомотором.

Kia Picanto претерпел обновление. У него освежены бамперы, оптика и решетка радиатора. Внутри можно заметить хромированные ободки у приборов и новые переключатели на центральной панели, а за доплату можно установить 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовый 1,0-литровый бензиновый двигатель стал экономичнее, а позже появится его 105-сильная версия с турбонаддувом.



Kia Picanto



Kia Sportospace



Koenigsegg Regera



Koenigsegg Regera

Koenigsegg

Шведский производитель спортивных автомобилей представил в Женеве сразу два купе. Regera – новый флагман в линейке и первый гибрид в истории марки. Его силовая установка, состоящая из 5,0-литрового бензинового V8 и трех электромоторов, развивает свыше 1500 л. с. Интересно, что один из электрических двигателей исполняет роль вариаторной трансмиссии. Regera способен разогнаться до 100 км/ч за 2,8 с, а его максимальная скорость превышает 400 км/ч. Улучшить управляемость призвана активная подвеска. Отличить новинку можно по узким светодиодным фарам, удлиненной задней части и выдвинутому антикрылу. Всего выпустят 80 Koenigsegg Regera по цене в 1,5 млн. евро.

Рядом с Regera расположился трековый Koenigsegg Agera RS. Его легко узнать по аэродинамическому обвесу и большому антикрылу, создающему 450 кг прижимной силы. А 5,0-литровая "восьмерка" теперь развивает 1160 л. с. и может работать как на бензине, так и на этаноле.



Koenigsegg Agera RS

Lamborghini

Линейку Lamborghini Aventador пополнила модификация LP750-4 SV. Как следует из названия, мощность ее 6,5-литрового V12 подняли до 750 л. с. Теперь разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Кроме того, купе получило адаптивные амортизаторы и новый усилитель руля. Lamborghini Aventador LP750-4 SV можно отличить по аэродинамическому обвесу, заднему антикрылу, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и боковинах. Это позволило увеличить прижимную силу на 70%. Установлены и новые легкосплавные диски диаметром 20 дюймов спереди и 21 дюйм сзади. Масса купе снижена на 50 кг – до 1525 кг. В отделке салона присутствуют кожа, алькантара и карбон. Здесь можно заметить новую графику цифровой приборной панели, а также ковшеобразные спортивные сиденья. Стоимость Lamborghini Aventador LP750-4 SV составит 327 тыс. евро.



Lamborghini Aventador LP750-4 SV



Lamborghini Aventador LP750-4 SV



Lamborghini Aventador LP750-4 SV

Lexus

Концепт-кар LF-SA намекает на возможность появления у Lexus компактной модели. Перед нами – оригинальный трехдверный хетчбэк с однообъемным профилем и приподнятой задней частью. Он достигает 3450 мм в длину, 1700 мм в ширину и 1430 мм в высоту. Огромная веретенообразная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В салоне преобладают рубленые поверхности. Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль, а их сиденья окрашены в разные цвета. Показания приборов выведены на дисплей, есть и система проецирования данных на лобовое стекло.



Lexus LF-SA





Lotus

В Lotus подготовили к Женевскому автосалону новую флагманскую версию купе Evora 400. Цифровое обозначение указывает на мощность 3,5-литрового компрессорного V6 – 400 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость – 300 км/ч. Ходовая перенастроена, а оснащение включает дифференциал повышенного трения. Lotus Evora 400 изменился и внешне. В его переднем бампере увеличен воздухозаборник, а сзади установлено новое антикрыло. Массу купе снизили до 1415 кг. В салоне заметны новые приборы в отдельных колодцах и рулевое колесо с плоским ободом снизу. На центральной панели заменены клавиши и установлен дисплей мультимедийной системы. Lotus Evora 400 будет стоить от 85 тыс. евро.

Lotus Evora 400



McLaren

McLaren привез в Женеву сразу два ярких купе. P1 GTR предназначено для гоночного трека. Его гибридная силовая установка доработана: теперь 3,8-литровый V8 с двумя турбинами и электромотор суммарно развивают 1000 л. с. Автомобиль также облегчили на 50 кг за счет более широкого использования карбона и боковых окон из поликарбоната. Существенно доработана аэродинамика: новые элементы в переднем бампере и огромное антикрыло обеспечивают невероятные 660 кг прижимной силы при 240 км/ч. Кроме того, предусмотрена технология DRS: на прямых в антикрыле открывается щель, что снижает прижимную силу и, соответственно, увеличивает скорость. У McLaren P1 GTR также расширена колея и установлены 19-дюймовые гоночные покрышки. В салоне заметен руль в стиле болидов "Формулы-1", а пассажирское сиденье отсутствует. McLaren P1 GTR выпускают ограниченной серией, а его цена – 2,5 млн. евро.

Рядом расположился McLaren 675 LT. Его масса снижена на 100 кг по сравнению с моделью-донором 650 S. Купе можно отличить по удлиненной задней части и аэродинамическому обвесу. В салоне установлены спортивные сиденья. Как следует из названия, 3,8-литровый двигатель развивает 675 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с и достигать 333 км/ч. За замедление отвечают новые карбоново-керамические тормоза.



McLaren 675 LT



McLaren 675 LT



McLaren P1 GTR



McLaren P1 GTR



Mercedes-Maybach S600 Pullman

Mercedes-Benz

У трехосного Mercedes-Benz G63 AMG 6X6 появился младший брат Mercedes-Benz G500 4X42. Пока это концепт-кар, но вскоре вседорожник выпустят ограниченной серией. Отличить его легко по увеличенному до 450 мм клиренсу и высокопрофильным покрышкам с глубоким протектором. Расширенные крылья указывают на увеличенную колею. Также заметны дополнительные светодиодные "противотуманки" на крыше. В отделке салона использована особая черная кожа. Под капотом G500 4X42 – 4,0-литровый бензиновый V8 с турбонаддувом мощностью 422 л. с. С 7-ступенчатым "автоматом" разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. У вседорожника установлены новые мосты и три блокируемых дифференциала. Ход подвески увеличен, а улучшить управляемость на асфальте призваны адаптивные амортизаторы.

Также в Женеве дебютировал Mercedes-Maybach Pullman – вершина модельного ряда S-Class. Длина лимузина достигает 6,5 м, а колесная база – 4,4 м. Между дверьми и у задних стоек появились дополнительные окошки. Это позволило расположить в салоне еще один ряд на два сиденья. Пассажиры второго и третьего рядов сидят друг напротив друга, а их кресла оснащены электроприводом. Во внутренней отделке сочетаются кожа и дерево, а под заказ доступны эксклюзивные варианты внутреннего убранства. Mercedes-Maybach Pullman предложен только с 6,0-литровым V12 мощностью 530 л. с. Стоимость лимузина начинается с 500 тыс. евро.



Mercedes-Benz G500 4X4-2





Nissan

Nissan Sway – предвестник нового поколения Micra. Хэтчбэк длиной 4010 мм и с колесной базой в 2570 мм отличается мускулистым дизайном и очень напоминает новые Murano и Maxima. Его V-образная решетка радиатора обрамлена хромом, а раскосые фары – светодиодные. Сразу бросаются в глаза выпуклые крылья и рельефные боковины. Двери выполнены распашными, а крыша – прозрачная. Сзади по краям кузова размещены C-образные фонари, а панорамное стекло прикрыто спойлером. В салоне показания приборов выведены на три экрана, еще один дисплей установлен на центральной панели. Сиденья обшиты особой перламутровой тканью.

Nissan Sway





Opel Karl

Opel

Opel Karl – новый бюджетный хетчбэк А-класса, названный в честь Карла Опеля, одного из основателей марки. Его длина – всего 3,68 м, а колесная база – 2,38 м. Весит автомобиль менее тонны. Во внешнем виде заметны знакомые черты стиля Opel: широкая решетка радиатора, крупные фары, профилированные боковины. Во внутренней отделке довольно много черных лакированных вставок. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а приборы глубоко врезаны в панель. Среди опций есть нетипичные для этого сегмента мультимедийная система с сенсорным дисплеем и технология соблюдения полосы движения. Opel Karl оснащен 1,0-литровым трехцилиндровым двигателем мощностью 75 л. с., расходующим в среднем 4,3 л/100 км. Рулевое управление можно нажатием кнопки сделать более легким. Стоимость базового хетчбэка составляет 9500 евро.

Также в Женеве представили Opel Corsa OPC. Заряженная модель получила 1,6-литровый 207-сильный турбомотор и теперь разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с, а ее максимальная скорость – 230 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 7,5 л/100 км в смешанном цикле. Хетчбэк получил адаптивные амортизаторы, также можно выбрать дифференциал повышенного трения и увеличенные передние тормозные диски. Отличить Corsa OPC легко по аэродинамическому обвесу, спойлеру на крыше и 17-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо с плоским ободом снизу, а на педалях появились металлические накладки. Opel Corsa OPC будет стоить около 20 тыс. евро.



Opel Corsa OPC



Porsche

"Семейство" Porsche 911 пополнилось версией GT3 RS. Ее 4,0-литровая атмосферная оппозитная "шестерка" развивает 500 л. с. при 8000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,3 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. Улучшить управляемость призван дифференциал повышенного трения с функцией векторизации тяги. Отличить Porsche 911 GT3 RS можно по аэродинамическому обвесу, расширенным задним крыльям и огромному антикрылу. Масса купе снижена на 10 кг. Салон декорирован алькантарой, появились и карбоновые вставки. Кроме того, циферблат тахометра окрашен в белый цвет. Установлен и трубчатый каркас безопасности. Porsche 911 GT3 RS будет стоить 187 тыс. евро.

Porsche Cayman также обзавелся заряженным вариантом – GT4. Его оснастили 3,8-литровым 385-сильным мотором от 911 Carrera S и 6-ступенчатой механической трансмиссией. Купе способно разогнаться до 100 км/ч за 4,4 с и развивает 295 км/ч. У него перенастроена ходовая, а в перечне опций есть карбоново-керамические тормозные диски. Узнать Porsche Cayman GT4 легко по антикрылу, появился и аэродинамический обвес. Как и у 911 GT3 RS, его салон декорирован алькантарой, а циферблат тахометра окрашен в белый цвет. Установлены и спортивные сиденья с карбоновым каркасом. Цена Porsche Cayman GT4 – 86 тыс. евро.



Porsche Cayman GT4



Porsche Cayman GT4



Porsche 911 GT3 RS



Peugeot 208

Peugeot

Peugeot 208 слегка обновили. Внешние изменения затронули оптику, передний бампер и решетку радиатора. В линейке двигателей появился 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 110 л. с., предложен и 120-сильный вариант знакомого 1,6-литрового турбодизеля. Обе версии, кстати, доступны с новой 6-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Peugeot Partner также освежен. Отличить его можно по измененным фарам, решетке радиатора, бамперам и фонарям, появились и светодиодные ходовые огни. В салоне заметен новый дисплей мультимедийной системы. Partner получил доработанные 1,6-литровые турбодизели мощностью 75, 100 и 120 л. с., а также новую 6-ступенчатую коробку переключения передач.





Renault Kadjar



Renault Kadjar



Renault Kadjar

Renault

Вседорожник Renault Kadjar приходит на смену модели Koleos. Его элегантный дизайн выдержан в духе Renault Clío и Captur. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с продолговатыми фарами. У Kadjar выраженные мускулистые крылья и изогнутая оконная линия, а на крыше установлен спойлер. Платформа позаимствована у Nissan Qashqai: длина автомобиля достигает 4450 мм, а колесная база – 2630 мм. В салоне довольно много вставок "под алюминий", а показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель наклонена, а на ней – 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника равен 472 л. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (128 л. с.) и 1,6 л (150 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (110 л. с.) и 1,6 л (130 л. с.). Есть версии с 6-ступенчатой механической трансмиссией и вариатором, передним и полным приводом. Цены начинаются с отметки в 20 тыс. евро.



Rinspeed Budii

Rinspeed

Швейцарское кузовное ателье Rinspeed к родному для себя Женевскому автосалону каждый год готовит интересные концепт-кары. На этот раз они заинтересовали публику мини-вэном Budii.

Автомобиль длиной чуть более 4 м привлекает распашными дверьми и оригинальным экраном между фарами. Главная "изюминка" салона – рулевое колесо, которое можно передвигать по специальным рельсам. То есть оно может быть расположено как справа, так и слева. Вместо клавиш на центральной консоли –

большой сенсорный дисплей. В багажнике сложены два электрических скутера для передвижения в заторах. Rinspeed Budii также получил автопилот. Его 170-сильный электромотор позволяет развивать 150 км/ч. Также установлена адаптивная пневмоподвеска.



Rinspeed Budii

Seat

Вскоре в модельном ряду Seat появится первый в истории марки вседорожник. Предваряет его концепт-кар 20V20. Автомобиль длиной 4659 мм построен на платформе Volkswagen Golf и выполнен в духе последних моделей Seat. Во внешнем виде преобладают грани, а боковины выполнены рельефными. Трапециевидная решетка радиатора и стреловидные фары роднят 20V20 с Seat Ibiza и Leon. У заднего стекла большой угол наклона, а сверху оно прикрыто спойлером. У вседорожника высокий (228 мм) клиренс и короткие свесы кузова. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Показания приборов выведены на дисплей. Еще один экран установлен на центральной панели. Объем багажника составляет 600 л. Серийная модель появится в 2016 году и получит 2,0-литровые турбомоторы: бензиновые мощностью до 300 л. с. и дизельные, развивающие до 240 л. с.



Seat 20V20



Seat 20V20



Skoda Superb



Skoda Superb



Skoda Superb

Skoda

Женеvu выбрали для презентации нового Skoda Superb. Третье поколение модели использует платформу Volkswagen Golf и Passat. Лифтбэк стал длиннее на 28 мм (4861 мм), а его колесная база выросла на 80 мм (до 2841 мм). Во внешнем виде преобладают грани. Широкая решетка радиатора обрамлена хромом, а в фарах появились стреловидные светодиоды. Боковины теперь выполнены рельефными. В салоне заметны приборы в классическом стиле и трехспицевое рулевое колесо от Skoda Octavia. Объем багажника увеличен до 625 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1760 л. Среди опций теперь есть электропривод пятой двери, парковочный автопилот, трехзонный климат-контроль, беспроводной Интернет. Также доступны системы автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (205 и 280 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). За доплату предложены полный привод и адаптивные амортизаторы. Базовый Skoda Superb стоит 25 тыс. евро.



Suzuki iK2

Suzuki

Компания Suzuki привезла в Женеву два концепт-кара, построенных на новой платформе. Модель iK2 предвещает появление нового хэтчбека В-класса. Его длина равна 4023 мм, а колесная база – 2520 мм. Решетка радиатора напоминает улыбку, а стреловидные фары – светодиодные. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Боковины украшены плавными штампованными линиями. У задних стоек большой угол наклона, а на крыше установлен спойлер. По краям кузова размещены крупные фонари. На Suzuki iK2 дебютирует новый 1,0-литровый бензиновый турбомотор.

Suzuki iM4 – компактный вседорожник длиной всего 3693 мм. В дизайне преобладают прямые линии. Свесы кузова iM4 небольшие, а у стоек крыши малые углы наклона. Крупные светодиодные фары соединены серебристыми вставками, что делает их похожими на очки. Колесные арки расширены. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Гибридная силовая установка состоит из 1,2-литрового бензинового двигателя и электромотора, предусмотрен и полный привод. Suzuki iM4 дает понять, как может выглядеть новое поколение модели Jimny.



Suzuki iK2



Suzuki iM-4



Suzuki iM-4

Toyota

Toyota Avensis и Auris синхронно претерпели модернизацию. У обеих моделей теперь узкая V-образная решетка радиатора, раскосые фары и широкий воздухозаборник в бампере. Оптика теперь может быть и полностью светодиодной. В салоне циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены новым цветным дисплеем бортового компьютера. На центральной панели заменены переключатели и установлен новый 8-дюймовый сенсорный дисплей. Оба автомобиля получили 1,6-литровый 110-сильный турбодизель. У Avensis появился еще и 2,0-литровый 140-сильный дизельный двигатель, а у Auris – 1,2-литровый 115-сильный бензиновый турбомотор.



Toyota Auris



Toyota Auris



Toyota Avensis



Toyota Avensis

Volkswagen

Главная новинка на женеvском стенде Volkswagen – новый Touran. Длина мини-вэна выросла до 4530 мм, а колесная база – до 2790 мм, но при этом массу удалось снизить на 65 кг. В дизайне заметны знакомые детали Volkswagen – горизонтальная хромированная решетка радиатора, продолговатые фары, крупные фонари. Боковины теперь выполнены профилированными, а у лобового стекла увеличен угол наклона. Во внутренней отделке теперь довольно много лакированных вставок. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Центральная панель повернута к водителю. Предложены версии на пять и семь мест, а объем багажника в пятиместном исполнении увеличен до 1040 л. Для Touran теперь доступны трехзонный климат-контроль, электропривод пятой двери, системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя. Можно выбрать бензиновые двигатели объемом 1,2 л (110 л. с.), 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (110 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Volkswagen Touran будет стоить от 24 тыс. евро.

Старший брат Touran – Sharan – претерпел обновление. У него новые фары со светодиодными ходовыми огнями, а в салоне заменено рулевое колесо и установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Отныне для Volkswagen Sharan предложены массаж передних сидений, адаптивный круиз-контроль, системы мониторинга "слепых" зон и автоматического замедления. Появились и новые двигатели: бензиновые объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 184 л. с.). Цены начинаются с отметки в 31 500 евро.

Линейку Volkswagen Passat пополнил универсал повышенной проходимости Alltrack. Его дорожный просвет увеличен



Volkswagen Caddy



Volkswagen Passat Alltrack



Volkswagen Sport Coupe GTE



Volkswagen Sport Coupe GTE

до 172 мм, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Передний бампер несколько срезан для увеличения угла въезда. В салоне несколько изменена отделка. Предложены на выбор бензиновые турбодвигатели объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150, 190 и 240 л. с. Полный привод и система помощи на крутом спуске являются обязательными, а в системе стабилизации появился вседорожный режим. Технология XDS+ имитирует дифференциал повышенного трения. Стоимость универсала – от 28 тыс. евро.

Volkswagen Sport Coupe GTE – предвестник нового CC, созданный на платформе Passat B8. Четырехместный автомобиль длиной 4869 мм сочетает в себе черты седана и купе. У него аркообразный силуэт крыши и высокая оконная линия. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается со светодиодными фарами. Крыша полностью прозрачная, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Внутри показания приборов выведены на дисплей, еще один экран заменяет клавиши на центральной панели. Кроме того, три монитора предназначены для задних пассажиров: два из них расположены в подголовниках передних сидений, а один – на центральном тоннеле. Объем багажника равен 480 л. Интересно, что автомобиль способен распознавать владельца по отпечаткам пальцев. Гибридная силовая установка состоит из бензинового 3,0-литрового V6 и двух электромоторов, а ее общая мощность – 380 л. с. Volkswagen Sport Coupe GTE способен разогнаться до 100 км/ч за 5,2 с и развить 250 км/ч. На элеткротяге он может проехать 50 км, а средний расход топлива – 2 л/100 км.

Volkswagen Caddy предстал в Женеве радикально обновленным. У него новые фары и фонари, измененные бамперы и решетка радиатора. Боковины стали профилированными. В салоне заменены приборы и клавиши на центральной панели, а также установлено рулевое колесо от Volkswagen Golf. Перечень опций пополнили спутниковая навигация, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления и определения усталости водителя. Для Caddy предложены бензиновые моторы объемом 1,0 л (102 л. с.), 1,2 л (84 л. с.) и 1,4 л (125 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью от 75 до 150 л. с. Базовая версия стоит 14 800 евро.



Volkswagen Touran



Volkswagen Touran



Volkswagen Touran



McLaren 570S:

младший член "семейства"



Марка McLaren больше известна своими гоночными болидами и громкими победами в "Формуле-1". Но в 1994 году появилась и первая серийная модель – легендарный McLaren F1, самый быстрый серийный автомобиль своего времени. Сейчас же компания наращивает объемы производства, а ее линейка широка, как никогда. Теперь к McLaren P1 и 650S присоединяется новый 570S – наиболее доступный в модельном ряду.



С виду McLaren 570S очень напоминает своих собратьев. У него такой же силуэт со сдвинутым вперед салоном и выраженным заостренным "носом". Знакомыми являются и изогнутые фары (оптика, кстати, полностью светодиодная), и крупные воздухозаборники в боковинах. Двери, конечно же, поднимаются вверх. Передний бампер по форме напоминает улыбку. Стандартным является карбоновый аэродинамический обвес. Задняя часть достаточно широкая, а подчеркивают ее тоненькие фары в стиле McLaren P1. Оригинально выглядит вогнутое заднее стекло.

В основе купе лежит монокок из углеволокна, используются в конструкции и алюминиевые сплавы. Поэтому купе длиной 4530 мм, шириной 2095 мм и высотой 1202 мм весит всего 1313 кг.

В отделке салона McLaren сочетаются кожа, алькантара и карбон. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран (7-дюймовый) установлен на центральной панели. Водителю и пассажиру предназначены кресла с интегрированными подголовниками. Объем багажника составляет 150 л. В перечне опций значатся спортивные ковшеобразные сиденья и аудиосистема мощностью 1280 Вт.

Обозначение 570S указывает на мощность 3,8-литрового V8 с двумя турбинами – 570 л. с. при 7400 об/мин. Максимальный крутящий момент в 600 Н·м доступен в диапазоне 5000-6500 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя

сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с, а до 200 км/ч – 9,5 с. Максимальная скорость равна 328 км/ч. Интересно, что расход топлива при этом – всего 9,2 л/100 км в смешанном цикле.

Все 570S получили адаптивные амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости, карбоново-керамические тормозные диски. Спереди установлены 19-дюймовые покрышки размером 225/35 R19, а сзади – 20-дюймовые (285/35 R20).

Публика может увидеть новый McLaren 570S на автосалоне в Нью-Йорке. Продажи автомобиля начнутся с 2016 года по цене примерно в 180 тыс. долларов. Вскоре к купе присоединится и кабриолет.











Технические характеристики McLaren 570S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1313
Длина/ширина/высота, мм	4530/2095/1202
Объем багажника, л	150
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3799
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	570 при 7400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 5000-6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/35 R19 спереди, 285/35 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	328
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	9,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	180 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Aston Martin Th

элегантный и скоростной



underbolt:



Хенрик Фискер – основатель компании по производству электромобилей и известный автомобильный дизайнер. Его перу принадлежат Aston Martin DB9 и V8 Vantage. Хотя сотрудничество стилиста с британской маркой давно в прошлом, он остается поклонником Aston Martin. Подтверждение тому – созданное Фискером эксклюзивное купе Thunderbolt. Его имя созвучно с названием фильма о Джеймсе Бонде, где роль транспортного средства агента 007 исполнил легендарный Aston Martin DB5.



В основе Thunderbolt лежит Aston Martin Vanquish второго поколения. Хотя новинка сохраняет фамильный стиль, с донором у нее ни одной общей кузовной панели. В дизайне преобладают скругленные, выпуклые поверхности – как на первом Vanquish 2001 года (эту модель также использовал Джеймс Бонд). У купе длинный капот, высокая оконная линия и мускулистые раздутые колесные арки. Фирменная широкая "пасть" решетки радиатора сочетается со стреловидными фарами. На капоте и в боковинах предусмотрены вентиляционные отверстия. Заднее стекло выполнено панорамным, а в крышку багажника интегрирован заостренный спойлер. Ширину "кормы" подчеркивают продолговатые фонари.

Салон Aston Martin Thunderbolt декорирован особыми кожей и деревом, предоставлены итальянской компанией Natuzzi, выпускающей элитную мебель. Присутствует в отделке и карбон. На центральной панели установлены эксклюзивные аналоговые часы типа "скелетон" (с видимым механизмом). Над ними – 11,6-дюймовый изогнутый дисплей мультимедийной системы. А вместо подстаканников между сиденьями расположены держатели для бутылок шампанского.

Двигатель остался без изменений: 6,0-литровый V12 развивает 575 л. с. и работает в паре с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч

занимает 3,6 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. Как и Vanquish, Thunderbolt получил адаптивные амортизаторы, дифференциал повышенного трения и карбоново-керамические тормозные диски. Кроме того, его ходовая доработана специалистами ателье Galpin: дорожный просвет уменьшен на 15 мм и установлены 21-дюймовые низкопрофильные покрышки.

Aston Martin Thunderbolt представят на шоу классических автомобилей Amelia Island Concours d'Elegance во Флориде. Хенрик Фискер готов выпускать купе под заказ небольшими сериями по цене примерно в 600 тыс. долларов.





Технические характеристики Aston Martin Thunderbolt

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1740
Колесная база, мм	2740
Колея передняя/задняя, мм	1585/1582
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5935
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	575 при 6650
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	630 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/78
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/305 ZR21 спереди, 305/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	320
Стоимость автомобиля в США, долларов	600 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Jaguar XF: В

В Жаг
леге
но в
Сейч
приш
Жагу



второе поколение

Jaguar выпускают седаны E-класса еще с середины 30-х годов. Среди таких моделей – легендарные Mark 2 и S-Type. В разное время эти автомобили назывались по-разному, всегда делали ставку не только на комфорт, но и на динамику и управляемость. Сейчас в E-классе Jaguar представлен моделью XF. Ее выпускают с 2007 года, и теперь пришло время для смены поколений. Поэтому в Лондоне показали полностью новый Jaguar XF, причем во время презентации автомобили по канату переправили через Темзу.





XF остается верен фирменному стилю и с виду даже немного напоминает предшественника. У него стремительный профиль с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Семейными чертами можно назвать и аркообразный силуэт крыши, и высокую оконную линию. Знаковыми являются и широкая "пасть" радиаторной решетки, и раскосые фары, которые теперь могут быть полностью светодиодными. Сохранены характерные отверстия в боковинах. Ширину задней части подчеркивают крупные продолговатые фонари, соединенные серебристой накладкой. Версию XF S можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в бампере, аэродинамическому обвесу и спойлеру на крышке багажника.

Платформу для Jaguar XF позаимствовали у младшего брата XE, хотя часть узлов – полностью новые. Седан несколько меньше предшественника (4954 мм), а

вот колесная база прибавила 51 мм – до 2960 мм. За счет широкого использования алюминиевых сплавов в конструкции массу удалось снизить сразу на 190 кг, а вот жесткость кузова выросла на 28%. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,26.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по том же Jaguar XE, сохранен и фирменный диск селектора автоматической трансмиссии. Показания приборов теперь выводятся на цветной 12,3-дюймовый дисплей, а на центральной панели установлен 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Часть двигателей знакомы по Jaguar XF прошлого поколения. Это 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 200 и 240 л. с., а также 3,0-литровый компрессорный V6, развивающий теперь

340 или 380 л. с. А вот турбодизели – полностью новые: 2,0-литровые мощностью 163 и 180 л. с. и 3,0-литровый 300-сильный с двумя турбинами. У 163-сильной версии средний расход топлива – всего 4 л/100 км. Она доступна и с 6-ступенчатой механической трансмиссией, а вот остальные варианты предлагают исключительно с 8-ступенчатым "автоматом". За доплату предложены адаптивные амортизаторы и полный привод. Передняя подвеска XF – двухрычажная, а задняя – современная "многорычажка" с интегрированными рычагами.

Публике второе поколение Jaguar XF представят на автосалоне в Нью-Йорке. Его продажи начнутся осенью по цене примерно от 47 тыс. евро. Вскоре к седану присоединится универсал, в планах – и заряженный XFR с 5,0-литровым компрессорным V8.





Технические характеристики Jaguar XF

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1545
Длина/высота, мм	4954/1457
Колесная база, мм	2960
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1999
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	163 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1750-2500
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	4,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	47 000 – 110 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi Prologue Avant:

предвестник нового А8



В Audi уже ведут работы над новым поколением флагманского седана А8. Его появлению предшествует серия концепт-каров. Осенью на автошоу в Лос-Анджелесе показали Audi Prologue, а теперь для Женевского автосалона подготовили Prologue Avant.



Audi Prologue Avant – большой универсал длиной 5110 мм, шириной 1970 мм и с колесной базой в 3040 мм. Он привлекает граненым дизайном и стремительным профилем с большим углом наклона задних стоек крыши. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Колесные арки расширены, а в них видны 22-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 285/30 R22. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Выхлопные трубы интегрированы в бампер.

В салоне преобладают горизонтальные линии, а в отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Показания

приборов выведены на дисплей. Внутри установлены четыре отдельных сиденья. По центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором сразу два монитора – для сидящих на первом и втором рядах. По средствам их можно управлять мультимедийной системой, магнитолой и даже электроприводом кресел. Кроме того, водитель и пассажиры могут обмениваться информацией. А в спинках передних сидений установлены съемные планшеты.

Гибридная силовая установка Prologue Avant состоит из 3,0-литрового 353-сильного турбодизеля и 136-сильного электромотора. Суммарно они развивают 455 л. с. и обеспечивают 750 Н•м крутящего момента. С 8-ступенчатой автоматической транс-

миссией разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке 250 км/ч. Универсал способен проехать 54 км на электротяге, а расход топлива в смешанном цикле составляет 1,6 л/100 км. Аккумуляторы можно подзаряжать от домашней электросети.

Автомобиль получил полный привод и подруливаемые задние колеса. Также установлены адаптивные амортизаторы, пневмоподвеска и карбоново-керамические тормозные диски.

Audi Prologue Avant останется концепт-каром, так как универсал А8 пока не планируют. Что касается седана, то он должен появиться в 2016 году.





40 60 80 100 120 140 160 180 200 220 240 260 280 300

Shared
Fourth Dimension

quattro

Audi 1000 1000

Motor
✓ Öl
Wasserpumpe
Lichtsysteme
Bremsen







Volkswagen Passat

вседорожный универсал

Модельный ряд Volkswagen Passat, как правило, состоит из седана и универсала. Но с 2010 года к ним присоединилась модель повышенной проходимости Alltrack. Она оказалась довольно успешной, и ее развитие решили продолжить. Теперь модификация Alltrack появилась у новейшего Volkswagen Passat B8.



at Alltrack:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Как и ранее, Volkswagen Passat Alltrack предложен только с кузовом универсал, хотя рассматривается возможность разработки и седана. Дорожный просвет прибавил 27 мм и теперь составляет 172 мм. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками, предусмотрена и металлическая защита днища. Кроме того, передний бампер несколько срезан снизу для увеличения угла въезда. Стандартное оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски.

Салон универсала декорирован алькантарой, а на педалях и порогах появились металлические накладки. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран. На центральной консоли сочетаются аналоговые часы и 6,5-дюймовый

сенсорный дисплей мультимедийной системы. Установлены и новые передние сиденья. Объем багажника составляет 650 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними сиденьями.

Среди доступных опций – электропривод пятой двери с сенсорным открытием, парковочный автопилот, система проецирования данных на лобовое стекло, вентиляция передних сидений и функция массажа, камеры кругового обзора, беспроводной Интернет. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функциями движения в пробках и автоматического замедления, системы соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

На выбор предложены пять двигателей с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения

при остановках. Это бензиновые моторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.), 2,0-литровые турбодизели мощностью 150, 190 и 240 л. с. Passat Alltrack может быть оснащен 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями.

Все модификации являются полноприводными и оснащены технологией XDS+, имитирующей дифференциал повышенного трения. В системе стабилизации есть специальный вседорожный режим, предусмотрена и технология помощи на крутом спуске Hill decent control. А за доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Volkswagen Passat Alltrack дебютирует на Женевском автосалоне. Он поступит в продажу с мая по цене от 28 тыс. евро.



Hyundai i20 Active:

хетчбэк повышенной проходимости



Hyundai i20 известен с 2008 года и до недавнего времени в линейке были только трехдверный и пятидверный хетчбэки. Теперь же линейку решили расширить: у недавно представленного второго поколения модели появилась вседорожная версия – i20 Active.



В основе Hyundai i20 Active лежит пятидверная модификация. Граненый дизайн сохранен, но теперь бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты черными пластиковыми накладками. Появилась и защита днища, а на крыше установлены рейлинги для багажника. Дорожный просвет увеличен на 20 мм – до 190 мм. Кроме того, оснащение включает адаптивные фары со светодиодными ходовыми огнями, новые "противотуманки" и 16-дюймовые легкосплавные диски.

В Hyundai предложили для i20 Active несколько вариантов отделки салона двухцветной тканью, а на педалях появились металлические накладки. Комплектация хэтчбэка довольно богатая: предусмотренная система доступа без ключа, климат-контроль с вентиляцией перчаточного ящика, связь Bluetooth, жесткий диск на 1 Гб. Среди опций есть технология соблюдения полосы движения.

Для автомобиля выбраны самые мощные двигатели, доступные для Hyundai i20. Базо-

вая версия оснащена 1,2-литровым 85-сильным бензиновым мотором, также можно выбрать 1,4-литровые "четверки" – 100-сильную бензиновую и 90-сильную дизельную. Есть варианты с 6-ступенчатой механической и 4-ступенчатой автоматической трансмиссией. А вот привод у хэтчбэка только передний.

Hyundai i20 Active сначала поступит в продажу в Индии, а затем, несколько месяцев спустя, его привезут в Европу. Стоимость модели повышенной проходимости – примерно от 15 тыс. евро.





Ford Ranger:

модернизация



Ford Ranger известен с 1982 года, а нынешнее, шестое по счету, поколение среднеразмерного пикапа появилось в 2011 году. Теперь пришло время для его планового обновления.



Как и прежде, доступны версии с двумя или четырьмя дверьми. Дизайн изменен в стиле родственного вседорожника Everest. Ford Ranger получил новые узкие фары и крупную хромированную решетку радиатора. Заметен и более профилированный капот. Кроме того, у пикапа заменены бамперы, а сзади изменены фонари.

В салоне улучшены материалы отделки и появилось больше серебристых вставок "под алюминий". У Ranger новое рулевое колесо и полностью другая комбинация приборов: аналоговый спидометр сочетается с двумя дисплеями, на которые выведены остальные показания. В более дорогих версиях выпуклая центральная

панель теперь увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки стало меньше. Список опций расширили адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии определения усталости водителя, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Все доступные двигатели стали экономичнее примерно на 20%. Бензиновая 2,5-литровая "четверка" теперь развивает 166 л. с. Турбодизель, объемом 2,2 л, отныне предложен в вариантах на 130 и 160 л. с., а 3,2-литровый мотор по-преж-

нему выдает 200 л. с. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии. Есть версии с задним и полным приводом, причем в последнем случае предусмотрены понижающая передача и система помощи на крутом спуске. Кроме того, Ranger получил электроусилитель руля, а шумоизоляцию салона усилили.

Обновленный Ford Ranger представили на автошоу в Бангкоке, а в продажу он поступит с осени. Выпускать его будут на заводах в Аргентине, Таиланде и ЮАР. Стоимость базового пикапа в Европе составит около 25 тыс. евро.









Вседорожная семерка Jeep

Каждый год на Пасху в американской пустыне Моаб проходит вседорожное сафари. Туда со всего мира съезжаются любители штурмовать бездорожье. Традиционно к этому событию в Jeep готовят специальные концепт-кары на базе своих серийных моделей. На этот раз в Моаб привезли семь оригинальных вседорожников, доработанных придворной компанией Morag.



Jeep Wrangler Red Rock Responder



В основе большинства концепт-каров лежит Jeep Wrangler. Внешний вид Jeep Chief выполнен в стиле моделей 70-х годов – Wagoneer и Cherokee. У него оригинальная хромированная решетка радиатора и массивные бамперы. Лобовое стекло занижено, а крыша и боковые стекла могут сниматься. Также Chief привлекает бело-голубой окраской и такой же двухцветной отделкой салона. Также установлен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Вседорожник получил новые мосты и 17-дюймовые высокопрофильные покрышки с грунтозацепами, а его дорожный просвет прибавил 50 мм (до 300 мм). Бензиновый V6 Pentastar объемом 3,6 л развивает 285 л. с. и трудится в паре с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач.

Jeep Staff Car – современная вариация на тему боевого трудяги Willys. У этого военного вседорожника отсутствуют двери, установлены мощные стальные бамперы и маленькие крылья. Стальные 16-дюймовые колеса "обуты" во вседорожные шины. Внутри вместо сидений – скамейки, а мягкая крыша изготовлена из брезента. Как и Chief, Jeep Staff Car получил 3,6-литровый V6 и новые мосты, а его клиренс достигает 300 мм.

В основе Jeep Wrangler Africa лежит четырехдверная модификация Unlimited. Заднюю часть автомобиля удлинили ради

увеличения багажника, грузы можно перевозить и на крыше. Оснащение включает лебедку, 17-дюймовые стальные колеса и покрышки с глубоким протектором. Под выпуклым капотом вседорожника спрятался 2,8-литровый 177-сильный турбодизель, работающий в тандеме с 5-ступенчатым "автоматом". Ему заменили мосты, подняли дорожный просвет до 300 мм и установили 35-дюймовые вседорожные покрышки.

Jeep Wrangler Red Rock Responder – автомобиль технической помощи. Вседорожник превратили в оригинальный четырехдверный пикап. Его оснастили стальными бамперами и лебедкой, установили рельефный капот, а крылья расширили. Оптика – полностью светодиодная. Салон декорирован кожей. В грузовой платформе предусмотрены специальные ниши для домкрата, огнетушителя, электрического насоса и аптечки. Wrangler Red Rock Responder получил V6 объемом 3,6 л и 6-ступенчатый "автомат". Его клиренс – 400 мм, также установлены новые мосты, амортизаторы и 37-дюймовые покрышки с глубоким протектором.

Jeep Grand Cherokee Overlander можно отличить по желтым колпакам фар, лебедке и новым бамперам. Крылья вседорожника расширены, а в багажнике на крыше спрятана палатка. Предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски и все-

дорожные шины. Автомобиль оснащен 3,0-литровым 240-сильным турбодизелем и 8-ступенчатым "автоматом".

На базе Jeep Cherokee создан концептуальный Canyon Trail. Его можно отличить по двухцветной окраске, дополнительным пластиковым накладкам в нижней части кузова и металлической защите днища. Клиренс вырос до 235 мм, установлены и 17-дюймовые высокопрофильные покрышки. Бензиновая 2,4-литровая "четверка" мощностью 184 л. с. и 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия с пониженным рядом остались без изменений. Также установлен блокируемый задний дифференциал.

Доработке впервые подвергся и самый маленький Jeep Renegade. На его основе создали концепт-кар Desert Hawk. Подобно Cherokee Canyon Trail он получил пластиковый обвес и защиту днища. На крыше появился багажник, установлен и выпуклый капот. Салон декорирован особой кожей, появились и новые резиновые коврики. Renegade Desert Hawk получил 2,4-литровый мотор и 9-ступенчатый "автомат".

Хотя у некоторых концепт-каров изменения весьма радикальные, владельцы Jeep могут их воссоздать. Большинство аксессуаров от Mopar находятся в свободной продаже.



Jeep Grand Cherokee Overlander



Jeep Renegade Desert Hawk



Jeep Staff Car



Jeep Wrangler Africa



Jeep Chief





Mazda MX-



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

5:

**управляемость —
превыше всего**

Двухместные спортивные кабриолеты пользовались большой популярностью в 30-60-х годах прошлого века. Эти компактные автомобили были доступными и отличались хорошей управляемостью. Особенно преуспели в их создании британские компании. Со временем интерес к этим моделям снизился, но его возродили в конце 80-х японцы. Представители Mazda и не скрывали, что в качестве вдохновения для кабриолета MX-5 использовали классический британский Lotus Elan. MX-5 оказался одним из самых успешных спортивных автомобилей в истории, ведь их произведено около миллиона. К 25-летию модели представлено полностью новое, четвертое, поколение Mazda MX-5.

Дизайн MX-5 полностью соответствует канонам этого класса. У него длинный низкий капот, короткие свесы кузова и сдвинутый назад салон. Как и у большинства современных Mazda, во внешнем виде здесь преобладают грани. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с узкими стреловидными фарами. Штампо-

ванные линии на капоте напоминают японский иероглиф. Колесные арки слегка раздуты, а зеркала заднего вида окрашены в черный цвет. Стандартное оснащение включает 16-дюймовые легкосплавные диски. Лобовое стекло сдвинуто назад на 70 мм, а угол его наклона увеличен. За спинками сидений предусмотрены дуги безопасности, спасающие при переворачивании. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину "плеч" подчеркивают необычные продолговатые фонари.

Мягкая тканевая крыша складывается вручную, хотя позже в списке опций появится ее электропривод. От ветра спасает выдвижной защитный экран. Аэродинамика проработана таким образом, что при сложном верхе воздушные потоки проходят по бокам автомобиля. Сделано это намеренно, чтобы на щеках водителя и пассажира ощущался легкий бриз.

В основе MX-5 лежит новая платформа, разработанная совместно с Fiat (итальянцы вскоре используют ее в новом кабриолете Abarth). Естественно, автомобиль

остается заднеприводным. Он несколько компактнее предшественника: длина уменьшена сразу на 105 мм (до 3915 мм), а колесная база – только на 15 мм (до 2315 мм). Вместе с тем ширина прибавила 10 мм – до 1730 мм, а высота меньше на 20 мм (1235 мм). В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы: из них изготовлены капот, передние крылья, крышка багажника и основания бамперов. Результат – снижение массы на 100 кг – до 1050 кг.

Спортивным духом преисполнен и салон автомобиля. Отделка разбавлена яркими швами. Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а вентиляционные дефлекторы похожи на сопла реактивных двигателей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, а на его ободке в районе хвата рук предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место занимает крупный тахометр в отдельном колодце. Справа от него – спидометр, а слева – экран, на который выведены пока-





зания бортового компьютера, датчиков уровня топлива и температуры двигателя.

Сверху к центральной панели прикреплен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного: они крупные и удобные в пользовании. Интересно, что у MX-5 отсутствует перчаточный ящик, зато есть бокс в подлокотнике и ниши за сиденьями.

Рулевая колонка регулируется только по высоте. Кресла с интегрированными подголовниками обладают хорошей боковой поддержкой и при этом комфортабельные. В их спинках установлены дополнительные динамики аудиосистемы. Посадка, кстати, стала на 20 мм ниже. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Также педальный узел стал шире. Объем багажника составляет 141 л.

Начальное оснащение включает электростеклоподъемники, кондиционер, магнитолу, 4 подушки безопасности и систему стабилизации DSC. В версии Sport добавлены кожаный салон, ксеноновые фары, климат-контроль и подогрев сидений. Среди опций есть круиз-контроль,

система контроля давления в шинах, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Поначалу MX-5 будет доступен только с 1,5-литровым бензиновым двигателем с непосредственным впрыском топлива. "Четверка" развивает 131 л. с. при 7000 об/мин и обладает высокой степенью сжатия – 14:1. Она очень быстро раскручивается и легко достигает максимальных 7500 об/мин. Хотя пиковые 150 Н·м крутящего момента доступны только при 4800 об/мин, 90% его в распоряжении уже с 2000 об/мин. Поэтому мотор, к удивлению, тяговитый. При резком разгоне он может быть несколько шумным, хотя как правило работает тихо. Кабриолет достигает 100 км/ч за 8,8 с и развивает 200 км/ч. При этом в смешанном цикле он расходует 6,0 л/100 км. Позже появится более мощная версия с 2,0-литровым 155-сильным двигателем.

Новая 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач демонстрирует образцовую точность. Ход ее рычага короткий, а педаль сцепления информативная. Для 2,0-литрового варианта предложат и свежий 6-ступенчатый "автомат".

Как и прежде, MX-5 ставит управляемость на первое место. В Mazda это назы-

вают принципом Jimba Itai, что в переводе с японского означает взаимосвязь между водителем и автомобилем. Мотор установлен ниже и сдвинут немного назад, что позволило добиться равного распределения веса по осям и понизить центр тяжести. Легкий заднеприводный кабриолет очень послушный и маневренный. Его рулевое управление впервые получило электроусилитель, но остается очень острым (2,5 оборота от упора до упора), точным и с отличной обратной связью. Благодаря дифференциалу повышенного трения поворачиваемость близка к нейтральной. Впрочем, с отключенной системой стабилизации можно добиться легкого скольжения задней оси. Сцепление с дорогой хорошее, пусть шины и не слишком широкие – 195/50 R16. Подвеска MX-5 мягкая, поэтому крены кузова в виражах ощутимы, но они небольшие. Педаль тормоза информативная, а усилие на ней легко дозировать.

Mazda MX-5 четвертого поколения поступает в продажу этой весной. Стоимость автомобиля в Европе составит 25 тыс. евро. Позже линейку расширит еще и купе-кабриолет со складывающейся металлической крышей.











Технические характеристики Mazda MX-5	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1050
Длина/ширина/высота, мм	3915/1730/1235
Колесная база, мм	2315
Колея передняя/задняя, мм	1491/1496
Клиренс (дорожный просвет), мм	117
Объем багажника, л	141
Диаметр разворота, м	9,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1496
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	131 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	150 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	195/50 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	6,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	25 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz

легче, быстрее, экономич



C63 AMG:

нее

Специалисты подразделения AMG уже почти полвека занимаются доработкой различных моделей Mercedes-Benz. Изначально их творения не были слишком массовыми, но со временем набрали популярность. Так, Mercedes-Benz C63 AMG прошлого поколения установил рекорд – всего было выпущено 40 тыс. седанов универсалов и купе. Теперь эстафету принимает новый C63 AMG.





Одновременно дебютировали седан и универсал Mercedes-Benz C63 AMG. Издали новичка можно принять за обычный C-Class. У четырехдверной модели знакомый элегантный силуэт с аркообразной линией крыши, плавные обводы кузова, рельефные боковины. Впрочем, при более детальном осмотре особенности C63 AMG сразу заметны. Автомобиль получил новую решетку радиатора с трехлучевой звездой по центру, а в бампере появились три широких воздухозаборника. У него выпуклый капот и расширенные передние крылья, указывающие на увеличенную колею. Крупные фары могут быть полностью светодиодными. На порогах появились аэродинамические накладки, а дорожный просвет уменьшен на 25 мм. Кроме того, установлен заостренный спойлер на крышке багажника. Фонари соединены серебристой накладкой, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Капот и крылья автомобиля выполнены из алюминиевых сплавов, поэтому массу удалось снизить на 15 кг (до 1640 кг), даже несмотря на то, что новичок несколько

крупнее своего предшественника. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а у C63 S AMG колеса 19-дюймовые.

Салон декорирован кожей и полированным алюминием, причем кожей обшита и передняя панель. На педалях и порогах появились металлические накладки. Достаточно много черных лакированных вставок, а за доплату доступны карбоновые детали. Установлено спортивное рулевое колесо с плоским ободом снизу, обшито алькантарой в районе хвата рук. Селектор трансмиссии расположен на рулевой колонке. Приборы помещены в отдельные колодцы, а их шкалы – новые. Между ними установлен цветной экран бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная консоль Mercedes-Benz C63 AMG наклонена, а сверху к ней прикреплен 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью оригинального джойстика, а за доплату предложена сенсорная панель, распознающая начертания букв пальцами. Кнопки блоков

аудиосистемы и климат-контроля немного, а потому к ним несложно привыкнуть. Между ними расположены небольшие аналоговые часы.

Новые сиденья первого ряда хорошо удерживают спину и остаются комфортабельными. Предусмотрены функции электропривода регулировок и подогрева. В C63 S установлены спортивные кресла с интегрированными подголовниками и еще лучшей боковой поддержкой, но и более упругие. Два небольших подлокотника между сиденьями прячут бокс для мелкой поклажи.

Сзади вполне достаточно места для ног и адекватное пространство над головой. Но здесь комфортнее двоим пассажирам из-за специфического профиля подушки дивана. К тому же, сидящему по центру мешает высокий трансмиссионный тоннель. Объем багажника составляет 480 л.

Как флагман линейки C-Class, C63 AMG довольно богато оснащен: предусмотрена система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема с 12 динамиками, датчики освещения и дождя, камера заднего вида,

связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Кроме того, установлены технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. За доплату предложены беспроводной Интернет, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, панорамная крыша, системы распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Под капотом автомобиля прячется полностью новый V8 – 4,0-литровый, с двумя турбинами в развале блока цилиндров, знакомый по купе Mercedes-AMG GT. Собирает его один человек и ставит свою роспись на крышке мотора. В стандартной версии двигатель развивает 476 л. с., а в C63 S – 510 л. с. Турбонаддув делает его не только мощнее, но и более эластичным, чем атмосферная "восьмерка" предшественника. К тому же, уже с малых оборотов дает о себе знать и увеличенная тяга: у 510-сильной версии с 1750 об/мин в распоряжении приличные 700 Н•м крутящего момента. При этом V8 очень

отзывчив и легко раскручивается до 7000 об/мин. Седан разгоняется до 100 км/ч за 4 с, а ограничитель скорости у него может срабатывать при 250 или 290 км/ч. В выхлопной системе – сразу два перепускных клапана и когда оба открыты, мотор отзывается сочным и грозным рыком. При этом автомобиль еще и на треть экономичнее – 11,0 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – в загородном. Ведь даже спортивная модификация C-Class оснащена системой глушения двигателя при остановках.

Автоматическая 7-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные, но не самые быстрые, переключения передач. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Седан демонстрирует более уверенную управляемость, чем модель прошлого поколения. Дифференциал повышенного трения (механический в базовой версии, электронный – в C63 S) приближает поворачиваемость к нейтральной. Тем не менее, заднюю ось весьма легко сорвать в занос и для этого не обязательно отклю-

чить систему стабилизации – достаточно перевести ее в спортивный режим. Вместе с тем педалью акселератора легко подправлять траекторию автомобиля в вираже. Рулевое управление с электроусилителем острое, наполнено тяжестью и вполне информативное. Mercedes-Benz C63 AMG получил более жесткие пружины подвески и увеличенные стабилизаторы поперечной устойчивости. Это позволило уменьшить крены кузова в поворотах, хотя и комфорт езды несколько пострадал. Также установлены адаптивные амортизаторы. Стандартные тормоза диаметром 390 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают хорошее замедление, а в качестве опции впервые предложены карбоново-керамические диски. А при спокойной езде по шоссе не слышны ни покрышки, ни ветер – это заслуга неплохой шумоизоляции.

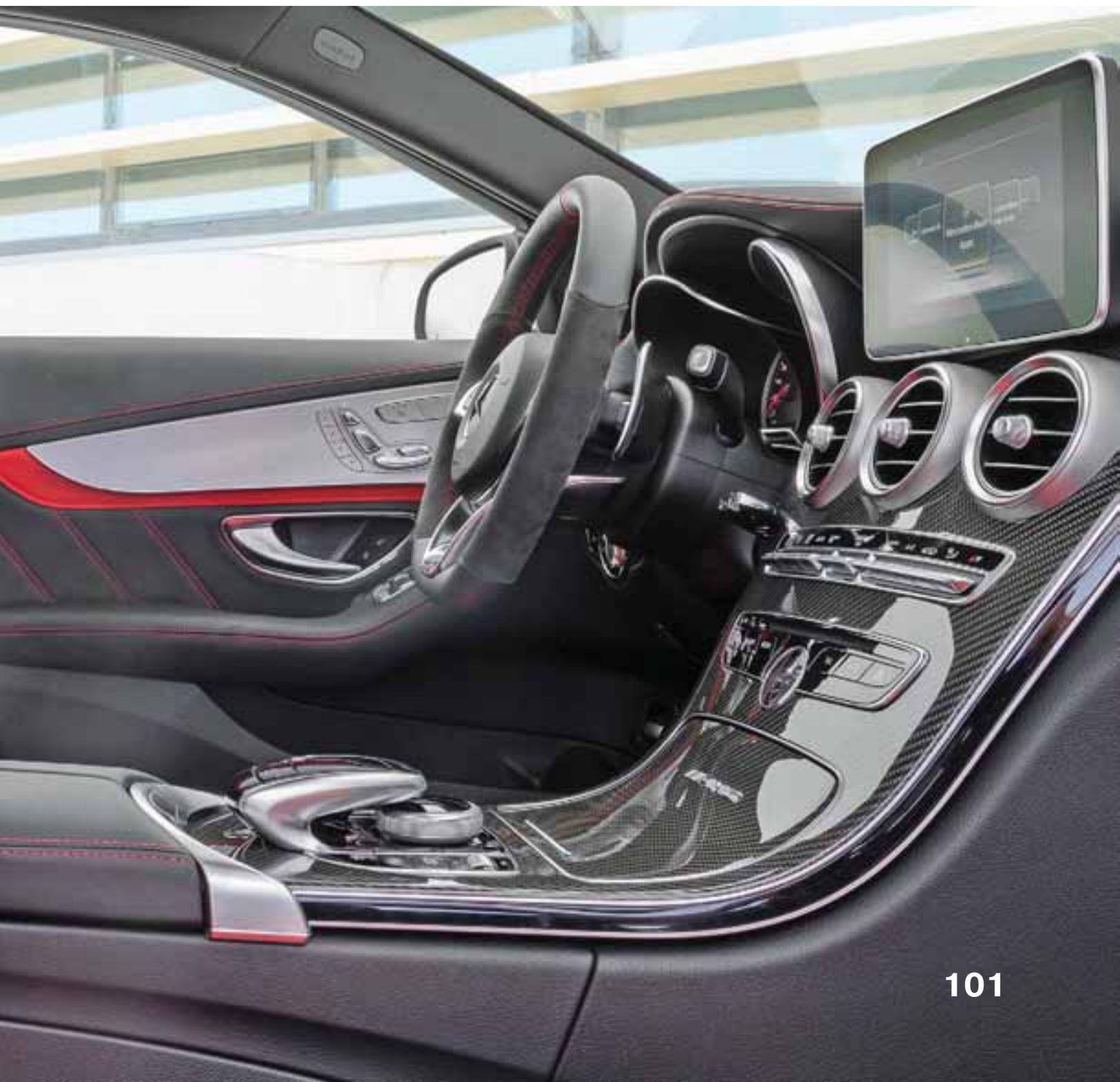
Mercedes-Benz C63 AMG уже поступил в производство. Стоимость базового седана в Европе составляет 76 100 евро, а C63 S – 84 400 евро, доступна модель для заказа и в Украине. Позже возможно появление полноприводной версии.













Технические характеристики Mercedes C63 AMG S	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная/полная масса, кг	1640/2180
Длина/ширина/высота, мм	4686/1810/1288
Колесная база, мм	2840
Колея передняя/задняя, мм	1588/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	105
Объем багажника мин/макс, л	480
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1750-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/66
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	9
Размер шин	245/35 R19 спереди, 265/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	11,0
– загородный цикл	6,9
– смешанный цикл	8,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	84 400
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Range Rover Sport SVR: быстрый гигант

Еще лет 15 назад мощные внедорожники считались чем-то редким и необычным. Оно и неудивительно: подобные модели проектировались для покорения бездорожья, а не для скоростной езды. Сейчас ситуация изменилась: многие владельцы подобной техники вообще не съезжают с асфальта, а 500 л. с. под капотом внедорожника – не такая уж и редкость. "Горячие" версии есть у BMW X5 и X6, Mercedes-Benz ML, Porsche Cayenne. В Land Rover тоже решили присоединиться к этой когорте с Range Rover Sport SVR.





В основе новинки лежит Range Rover Sport второго поколения. Фирменный угловатый дизайн сохранен, остались и профилированные боковины, и узкая хромированная радиаторная решетка, и высокая оконная линия. Продолговатые фары растянuty на крылья. Вместе с тем, воздухозаборники в переднем бампере серьезно увеличены – это призвано лучше охлаждать двигатель и тормоза. Несколько больше по размерам и "жабры" на передних крыльях и капоте. На порогах появились аэродинамические накладки. Стойки крыши, как и ранее, окрашены в черный цвет, а пятая дверь сверху прикрыта большим спойлером. Фонари вседорожника слегка тонированы и соединены черной накладкой. Из заднего бампера выглядывают четыре хромированных сопла выхлопной системы.

Конечно, автомобиль немаленький: при длине в 4850 мм он весит целых 2335 кг.

Впрочем, это на 40 кг меньше, чем обычный Range Rover Sport с таким же двигателем. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые предложены за доплату.

Салон декорирован двухцветной перфорированной кожей, стало больше и алюминиевых вставок. Металлические накладки появились на педалях и порогах, а за доплату предложены и детали из карбона. Подсветка осуществляется светодиодами. Четырехспицевое рулевое колесо довольно большое. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, а также могут проецироваться на лобовое стекло. При переходе в режим Dynamic шкалы становятся красными.

Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы с технологией Dual View – водитель и пассажир могут одновременно считывать

с него разную информацию. Благодаря этому монитору удалось существенно уменьшить количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля.

Рулевая колонка и передние сиденья регулируются с помощью электропривода. Range Rover Sport SVR получил новые спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Боковая поддержка у них лучше, чем у стандартных сидений, но при этом они остаются комфортабельными. Предусмотрены функции подогрева и вентиляции, обогревается и рулевое колесо. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен очень широкий подлокотник с вместительным боксом внутри.

Кресла второго ряда также новые и оснащены подогревом. Они дополнены горизонтальной регулировкой (сдвигаются на 100 мм назад), изменяется и угол наклона их спинок. Здесь очень простор-



но, хотя подушка дивана профилирована под два места. А вот опционный третий ряд сидений для Range Rover Sport SVR недоступен. Объем багажника составляет 784 л, а со сложенными задними креслами вырастает до 1761 л. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Как флагман модельного ряда, SVR оснащен богато. Предусмотрены система доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, электропакет, мощная аудиосистема, датчики освещения и дождя, связь Bluetooth, панорамная крыша, камера заднего вида. Также установлены 7 подушек безопасности и система стабилизации.

Список опций включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, вентиляцию передних и задних сидений, аудиосистему мощностью 1700 Вт, DVD-проигрыватель с двумя мониторами для задних пассажиров, беспроводной интернет. Кроме того, для автомобиля доступны адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, наблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Под капотом Range Rover Sport SVR – доработанный 5,0-литровый V8 с механи-

ческим компрессором. Его мощность выросла до внушительных 550 л. с., а максимальный крутящий момент теперь достигает 680 Н·м при 2500-5500 об/мин. Запас тяги под рукой при любых оборотах. Двигатель быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора. Новая выхлопная система сделала рык "восьмерки" еще громче и сочнее. При разгоне отчетливо слышен и свист нагнетателя. Вседорожник достигает 100 км/ч за 4,7 с и продолжает равномерно набирать скорость. Ограничитель срабатывает при 260 км/ч. То есть перед нами – самая быстрая модель в истории британской марки. Конечно, за такие характеристики приходится расплачиваться немалым "аппетитом" – 18,3 л/100 км в городском цикле и 9,7 л/100 км – в загородном.

Передачи в 8-ступенчатом "автомате" переключаются быстрее. У вседорожника перенастроена система полного привода с функцией изменения вектора тяги. Range Rover остается самим собой и на многое способен вне асфальта. Пневматическая подвеска позволяет увеличить дорожный просвет до 278 мм. Система Terrain Response дает возможность выбирать режимы для езды по асфальту, грязи, камням, песку и снегу. Кроме того,

установлена система помощи на крутом спуске Hill Descent Control.

При этом поведение вседорожника на асфальте заметно улучшилось. Тяжелый Range Rover Sport SVR, к удивлению, маневренный и неплохо ведет себя на извилистых дорогах. В подвеске заменены стабилизаторы, а пружины стали более жесткими. Это позволило уменьшить крены кузова в поворотах, хотя комфорт езды при этом все равно остается на высоте. Пневмоподвеска очень плавно поглощает большинство дорожных неровностей. В режиме Dynamic руль необычайно острый и точный, а адаптивные амортизаторы становятся жестче. Активный задний дифференциал помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость, хотя полностью от нее избавиться не получится. Сцепление с дорогой также не вызывает вопросов. Тормоза остались прежними, они обеспечивают отличное замедление. В салоне очень тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Range Rover Sport SVR не только мощный и быстрый, но и способен проявить себя на бездорожье. Стоимость вседорожника – 126 тыс. евро.









Технические характеристики Range Rover Sport SVR

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2335
Длина/ширина/высота, мм	4850/1983/1780
Колесная база, мм	2923
Колея передняя/задняя, мм	1690/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	163-278
Объем багажника мин./макс., л	784/1761
Диаметр разворота, м	12,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5000
Тип	бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	680 при 2500-5500
Топливо/емкость бака	A-98/105 л
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст., автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, HDC, Terrain Responce
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	275/45 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,7
Максимальная скорость, км/ч	260
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	18,3
– загородный цикл	9,7
– смешанный цикл	12,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	126 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Ford Edge:

В классе среднеразмерных вседорожников Ford представлен моделью Edge, которая появилась в 2006 году. Изначально она предназначалась исключительно для североамериканского рынка. Но теперь времена меняются и в Ford стараются создавать "глобальные" автомобили. Так, европейские Ford Mondeo и Kuga представлены в США, как Fusion и Escape, соответственно, начали продавать по обе стороны океана и Fiesta. Теперь же пошел и обратный процесс: Edge второго поколения планируют продавать по всему миру.

**СМЕНА
ПОКОЛЕНИЙ**

Ford Edge сохраняет знакомый двухобъемный силуэт, хотя у задних стоек крыши несколько увеличен угол наклона. С виду автомобиль очень похож на предсерийный концепт-кар. Его дизайн стал более мускулистым, во внешнем виде теперь господствуют граненые линии (это логично, ведь в переводе с английского Edge – грань). Широкая "пасть" решетки радиатора декорирована хромом, увеличен и воздухозаборник в бампере. А вот фары несколько меньше, чем ранее. На порогах появились серебристые молдинги. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а светодиодные фонари растянuty на всю ширину кузова. У Edge Sport хрома гораздо меньше, а еще предусмотрены обвес и 21-дюймовые колесные диски (вместо стандартных 18-дюймовых).

В основе вседорожника лежит новая платформа. Его длина прибавила 100 мм (до 4778 мм), а колесная база выросла на 25 мм (до 2850 мм). Ширина осталась прежней (1928 мм), а высота увеличена до 1742 мм. Несмотря на большие размеры,

Edge несколько легче предшественника – 1772 кг в базовой переднеприводной версии.

Материалы внутренней отделки гораздо качественнее, чем у модели первого поколения. Хотя местами (особенно на центральной консоли) качество пластика вызывает вопросы. Стало больше серебристых вставок "под алюминий" и появились черные лакированные поверхности. Рулевое колесо довольно большое, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Аналоговый спидометр на приборной панели сочетается с двумя дисплеями. На них проецируется изображение тахометра, выводятся показания бортового компьютера, датчиков остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости, а еще дублируются данные навигационной системы.

Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы MyFord Touch. А вот переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля теперь не сенсорные,

как у предшественника, а обычные. Их немного, но они мелковаты. Здесь появилось сразу два новых отсека для мелкой поклажи (один сверху, второй – снизу). А подстаканников в салоне целых 10.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья широкие и мягкие. Боковая поддержка немного лучше, чем у модели прошлого поколения. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен широкий подлокотник, прячущий внутри бокс.

На втором ряду пространство для ног прибавило 25 мм, на столько же стало больше места и над головой. Поэтому здесь не тесно и рослым пассажирам, тем более, что регулируется угол наклона спинки. Объем багажника вырос до 1110 л, а



со сложенными задними сиденьями он составляет 2104 л. В более дорогих модификациях пятая дверь теперь оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно провести ногой под бампером.

Базовый Edge SE получил электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, магнитола, камеру заднего вида, датчики освещения и дождя, круиз-контроль. Также предусмотрены система стабилизации AdvanceTrak и 10 подушек безопасности (из них две установлены в задних ремнях безопасности). В самых дорогих версиях Sport и Titanium добавлены система бесключевого доступа, кожаный салон, двухзонный климат-контроль, электропривод и подогрев передних сидений, аудиосистема с 12 динамиками. Среди опций есть панорамная крыша, обогрев рулевого колеса и задних сидений, вентиляция кресел первого ряда, парковочный автопилот, электропривод рулевой колонки. Кроме того, можно выбрать системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Начальный 2,0-литровый турбомотор EcoBoost доработан и теперь развивает 245 л. с. при 5500 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 375 Н·м при 3000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов достаточно. У "четверки" спокойный характер и практически отсутствует турбояма. Разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 185 км/ч. Кроме того, двигатель работает тише, чем ранее. В городском цикле вседорожник расходует 11,8 л/100 км, а в загородном – 8,4 л/100 км.

Предложены и два V6. Атмосферный 3,5-литровый мотор развивает 280 л. с., а флагманский 2,7-литровый двигатель с турбонаддувом – 315 л. с. Последний неплохо себя проявляет благодаря приличному крутящему моменту в 475 Н·м при 2750 об/мин. Да и звук "шестерки" сочный и приятный. У такого Edge неплохая динамика (7 с до 100 км/ч) и умеренный расход топлива – 13,8 л/100 км в городе и 9,8 л/100 км – на трассе.

Все модификации оснащены доработанной 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Она работает плавно, но ее реакция не очень быстрая, ведь нас-

троили ее на экономичную езду. А опционный полный привод дополнен технологией изменения вектора тяги, что способствует уменьшению недостаточной поворачиваемости.

Ходовая вседорожника настроена на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает выбоины и даже с 21-дюймовыми низкопрофильными покрышками езда не жесткая. Вместе с тем улучшена и управляемость. Новая многорычажная задняя подвеска способствует лучшему поведению в поворотах, а увеличенные стабилизаторы поперечной устойчивости позволили уменьшить крены кузова в виражах. Рулевое управление получило адаптивный электроусилитель: оно легкое и точное, но обратной связи стало гораздо меньше. На больших скоростях внутри тише благодаря улучшенной шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех.

Ford Edge уже начали выпускать в США и там он стоит от 28 700 долларов. Вскоре сборка вседорожника стартует и на заводе в Испании, причем для Европы рассматривается возможность выпуска и версии с 2,0-литровым 180-сильным турбодизелем.











Технические характеристики Ford Edge

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1839	1970
Длина/ширина/высота, мм	4778/1928/1742	
Колесная база, мм	2850	
Колея передняя/задняя, мм	1646/1643	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	
Объем багажника, л	1110/2104	
Диаметр разворота, м	11,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1999	2698
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	245 при 5500	315 при 4750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	375 при 3000	475 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/73	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak	
Количество подушек безопасности, шт.	10	
Размер шин	245/60 R18	265/40 R22
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5	7,0
Максимальная скорость, км/ч	185	200
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	11,8	13,8
– загородный цикл	8,4	9,8
– смешанный цикл	10,2	12,0
Стоимость автомобиля (в США), долларов	28 700 – 40 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Эконом-пропозиция



Peugeot 301

Радиаторная решетка Peugeot 301
декорирована хромом



Renault Logan

Решетка радиатора Renault Logan
напоминает улыбку



Skoda Rapid

Капот Skoda Rapid увенчан "клювом"
с логотипом марки

Стремительный рост спроса на автомобили в развивающихся странах заставил автопроизводителей создавать полностью новые бюджетные модели. При их разработке учитываются региональная специфика и предпочтения местных покупателей. Так, автолюбители Центральной и Восточной Европы нередко отдают предпочтение довольно крупным автомобилям с вместительными багажниками. Поэтому и появились недорогие машины, построенные на платформах моделей В-класса, которые по размерам сопоставимы с автомобилями сегмента "С". За последние годы в Украине их представлено довольно много, и среди таких новичков – Peugeot 301, Renault Logan и Skoda Rapid.

Peugeot 301 использует удлинненную платформу нового хэтчбека 208. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и рельефным капотом. На "носу" размещен большой логотип французской марки. Радиаторная решетка декорирована хромом, а с ней сочетаются узкие фары. В бампере установлен узкий воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Прямоугольные фонари украшены оригинальными С-образными элементами белого цвета.

Renault Logan второго поколения дебютировал прошлой осенью и внешне серьезно преобразился, по сравнению с предшественником. Дизайн автомобиля стал более мускулистым, что подчеркивают раздутые передние и задние колесные арки. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру – большой "шильдик" Renault. Передние фары слегка раскосые. Довольно большой и воздухозаборник в переднем бампере. В крышку багажника интегрирован небольшой заостренный спойлер. А расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты четырехугольными фонарями.

Skoda Rapid пришел на смену Octavia Tour, а платформу для него позаимствовали у Volkswagen Polo. В отличие от соперников это не седан, а лифтбэк. Он отличается весьма сдержанным стилем, в котором преобладают грани. Фирменная "зубастая" радиаторная решетка обрамлена хромом, а по бокам – строгие прямоугольные фары. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом марки. Передний воздухозаборник растянут на всю ширину бампера. Профиль подчеркнут широкой оконной линией. А сзади по краям кузова установлены полукруглые фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан специальный скребок для льда.

Rapid самый крупный в тройке – 4483 мм в длину против 4442 мм – у 301 и 4348 мм – у Logan. Но при этом колесная база у него самая маленькая – 2602 мм, тогда как у Renault – 2634 мм, а у Peugeot – 2652 мм. Logan получился заметно легче соперников: он весит 997 кг, 301 – 1090 кг, а Rapid – 1265 кг.

Пластик в салоне Peugeot довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена



У Peugeot самая большая колесная база – 2652 мм



Renault легче соперников – 997 кг



Skoda самый крупный в тройке – 4483 мм



Фонари 301 украшены С-образными элементами



В крышку багажника Logan интегрирован спойлер



В отличие от соперников, Rapid – лифтбэк, а не седан

хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка – эмоциональная, оранжевая. Трехспицевое multifunctionальное рулевое колесо обшито кожей, а его обод снизу выполнен плоским. В районе хвата рук предусмотрены удобные напльвы. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах, а между ними установлен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана монохромным дисплеем часов и термометра. Клавиши аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Блок климат-контроля удобнее в пользовании, но на его дисплее почему-то не отображается выставленная температура. Кроме того, следует отметить, что кнопки электростеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки изменяется только высота, зато достаточно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья довольно упругие и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Между креслами установлен подлокотник.

В отделке салона Renault довольно много серебристых вставок "под алюминий", а наряду с ними – весьма стойкий к царапинам пластик, напоминающий карбон. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Посредине находится большой спидометр, справа от него – экран бортового компьютера, а слева – тахометр. Клавиши на широкой центральной панели большие и удобные в пользовании. Кроме того, здесь установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей навигационной системы Medianav. Сверху предусмотрена небольшая запираемая ниша для мелкой поклажи. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, зато можно изменить высоту кресла водителя. Сиденья первого ряда в Logan мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. К тому же, их подушки несколько коротковаты. А подлокотник предлагают за доплату. Обзор назад несколько ограничивают толстые задние стойки крыши.

Материалы отделки у Skoda немного качественнее, чем у соперников. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. По другим моделям чешской марки знакомы прямоугольные дефлекторы системы вентиляции и multifunctionальное четырехспицевое рулевое колесо. Его обод обшит кожей. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – экран бортового компьютера. На V-образной центральной панели переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и к ним можно быстро привыкнуть. У рулевой колонки регулируются как высота, так и глубина, можно изменить и высоту сиденья водителя. Передние кресла упругие, но обладают очень хоро-

шей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Под водительским сиденьем Rapid есть ниша с флуоресцентным жилетом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Rapid несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Сзади в 301, Logan и Rapid комфортнее двоим, но при надобности поместятся и трое. Объем багажника у Peugeot равен 506 л, у Renault – 510 л, а у Skoda – 550 л. У 301 и Rapid можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 и 1490 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Peugeot 301 1,6 Allure, Renault Logan 1,6 Dynamique и Skoda Rapid 1,6 Ambition. Все они оснащены электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, антиблокировочной системой тормозов ABS. У 301 также предусмотрена связь Bluetooth, а у Logan – парктроник и круиз-контроль с ограничителем скорости. Кроме того, эти два автомобиля оснащены легкосплавными дисками. У Peugeot – 4 подушки безопасности, а у двух других моделей – по 2.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. Мотор Peugeot самый мощный – 115 л. с. при 6050 об/мин. Однако он высокооборотистый и максимальные 150 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин. К тому же, по мере роста оборотов "четверка" становится громкой. А поскольку передачи в 5-ступенчатой механической трансмиссии "длинные", то при езде по трассе со скоростью 100 км/ч (а это 3000 об/мин на высшей передаче) шум двигателя ощутим. Зато у 301 очень неплохая динамика – 9,4 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. А расход топлива небольшой – 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Восьмиклапанный мотор Renault не такой мощный, как у соперников – 80 л. с. при 5500 об/мин. Но беспокоит не столько недостаток лошадиных сил, сколько малый пиковый крутящий момент в 128 Н·м. Зато он достигается при довольно низких 3000 об/мин. Двигатель приходится постоянно раскручивать, но после 4000 об/мин проявляются вибрации. Да и динамические характеристики немного хуже, чем у конкурентов – 12,8 с до 100 км/ч и максимальная скорость 164 км/ч. А расход топлива самый большой в тройке – 10,0 л/100 км в городе и 5,9 л/100 км – на шоссе. Рычаг 5-ступенчатой "механики" слишком длинноходный, а переключения не всегда точные. Для Logan у нас еще предлагают 1,2-литровый 75-сильный бензиновый двигатель и 1,5-литровый 84-сильный турбодизель.



Циферблаты приборов Peugeot размещены в отдельных колодцах



На центральной панели Renault – сенсорный дисплей навигационной системы



Шкалы приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду 301 очень просторно



В Logan достаточно много места для ног и над головой



В Rapid несколько больше пространства над головой

Мотор Skoda развивает 105 л. с. при 5600 об/мин. Он несколько лучше, чем двигатели соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 153 Н·м достигается при 3800 об/мин. Кроме того, "четверка" самая тихая и более плавная. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,6 с и развивает 193 км/ч. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а ход ее рычага короткий. В городском цикле автомобиль расходует 8,9 л/100 км, а на трассе – 4,9 л/100 км. Для Rapid в нашей стране также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,2 л (75 и 105 л. с.) и 1,6-литровый 105-сильный турбодизель.

Езда в 301 наиболее комфортабельная, даже несмотря на 16-дюймовые колесные диски (у соперников они 15-дюймовые). Его мягкая и длинноходная подвеска уверенно поглощает даже серьезные дорожные неровности. Однако обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в поворотах. Руль с электроусилителем, на удивление, точный и информативный. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Впрочем, в городских условиях Peugeot неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,7 м против 10,8 м – у Renault и 10,9 м – у Skoda.

У Logan также на первом месте комфорт. Руль седана очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Однако обратной связи хотелось бы побольше. Энергоемкая подвеска Renault неплохо справляется с большинством выбоин, хотя иногда толчки ощутимы на рулевом колесе. Вместе с тем в поворотах автомобиль ощутимо кренится. Высокий (164 мм) дорожный просвет позволяет уверенно заезжать на бордюры. А сцепление с дорогой очень хорошее. Но шумоизоляция салона не самая лучшая и после 100 км/ч дают о себе знать шумы ветра и шин.

Rapid более интересен в управлении. Его руль точнее, чем у конкурентов, да и его информативность очень неплохая. Сцепление с дорогой хорошее, на высоте и курсовая устойчивость. Лифтбэк увереннее чувствует себя на извилистых дорогах. Конечно, подвеска Skoda более упругая, чем у двух других автомобилей, но езда остается достаточно комфортабельной. Зато крены кузова у Rapid несколько меньше. У пассажирского отсека неплохая шумоизоляция, а потому на больших скоростях ветер почти не слышен. Также следует отметить хорошие тормоза, ведь у лифтбэка сзади стоят диски, а у его соперников – барабаны.

Renault Logan 1,6 Dynamique самый доступный в тройке – 416 000 гривен. Его преимущество – богатое оснащение. Peugeot 301 1,6 Allure стоит 509 000 гривен, а сильными сторонами седана являются комфорт езды и динамика. Цена Skoda Rapid 1,6 Ambition – 420 000 гривен, он привлекает вместительным багажником и неплохой управляемостью.



Объем багажника Peugeot – 506 л



У Renault в распоряжении 510 л



Багажник Skoda самый большой – 550 л

Технические характеристики			
Модель	Peugeot 301	Renault Logan	Skoda Rapid
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт	4/5		5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1090/1524	997/1525	1265/1725
Длина/ширина/высота, мм	4442/1748/1466	4348/1761/1517	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2652	2634	2602
Колея передняя/задняя, мм	1501/1478	1490/1482	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	142	164	150
Объем багажника мин/макс, л	506/1332	510	550/1490
Диаметр разворота, м	10,7	10,8	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1587	1598	1598
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	8/1	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 6050	80 при 5500	105 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	150 при 4000	128 при 3000	153 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	4	2	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD		
Размер шин	195/55 R16	185/65 R15	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	12,8	10,6
Максимальная скорость, км/ч	188	164	193
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,8	10,0	8,9
– загородный цикл	5,3	5,9	4,9
– смешанный цикл	6,5	7,3	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	509 000	416 000	420 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		



ГОРОДСКИЕ «МАЛЫШИ»

Chevrolet Spark

Передняя часть Chevrolet Spark
выглядит довольно агрессивно

Kia Picanto

В переднем бампере
Kia Picanto размещен
немаленький воздухозаборник



Peugeot 107

Передний бампер Peugeot
107 украшен хромированным
молдингом



Автомобили А-класса – типичные городские жители. Они очень компактные – как правило, их длина не превышает 3,5 – 3,7 м. Это позволяет уверенно маневрировать на загруженных улицах, да и места на парковке они занимают немного. Еще можно вспомнить экономичность и демократичную цену – эти качества также ценятся в наши дни. Со временем автомобили сделали неплохой прогресс – стали качественнее и богаче оснащенными. Но в нашей стране сверхкомпактные модели не настолько распространены, как, например, в Европе. Тем не менее, за последние годы на украинском рынке появилось сразу несколько новых представителей А-класса. Среди них – и герои нашего сравнительного теста: Chevrolet Spark, Kia Picanto и Peugeot 107.

Chevrolet Spark пришел на смену хорошо известному в наших краях Daewoo Matiz. Одного взгляда достаточно, чтобы понять, что общих внешних черт с предшественником нет. В дизайне преобладают грани и рубленые линии. Широкая разделенная решетка радиатора, трапециевидный воздухозаборник в бампере и огромные фары делают переднюю часть весьма агрессивной на вид. Вздымающаяся оконная линия делает профиль хэтчбэка более динамичным. Оригинально выполнены ручки задних дверей, спрятанные в стойках крыши. "Плечи" Spark немного расширены, а подчеркивают их большие круглые фонари. На верхней кромке пятой двери размещен небольшой спойлер, а за доплату доступны рейлинги для багажника на крыше.

Kia Picanto второго поколения представили в 2011 году. У нас доступна только пятидверная версия, хотя существует и трехдверная. Автомобиль смотрится довольно привлекательно. Хэтчбэк обращает на себя внимание благодаря стильным профилированным боковинам и небольшому трапециевидному воздухозаборнику в бампере. Радиаторная решетка обрамлена хромом в духе современных моделей Kia, а с ней сочетаются крупные раскосые фары. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов. Узкие задние фонари по форме напоминают бумеранги. Верхняя кромка пятой двери украшена аккуратным спойлером.

Peugeot 107 – настоящий долгожитель, ведь вместе со своими братьями Citroen C1 и Toyota Aygo был представлен еще в 2005 году. В Украине предлагают как трехдверный, так и пятидверный хэтчбэки. Во внешнем виде преобладают плавные, раздутые поверхности. Колеса максимально разнесены по углам кузова. Вместе с тем, в анфас 107 выглядит довольно грозно благодаря широкому воздухозаборнику в бампере, декорированному хромированным молдингом. "Нос" украшен большим логотипом французской марки. Отличительная черта хэтчбэка – полностью прозрачная задняя дверь. Фонари Peugeot установлены в стойках крыши.

Chevrolet несколько больше своих соперников – достигает 3640 мм против 3595 мм у Kia и 3430 мм у Peugeot. А вот



Chevrolet больше своих соперников – достигает 3640 мм в длину



У Kia Picanto самая большая колесная база – 2385 мм



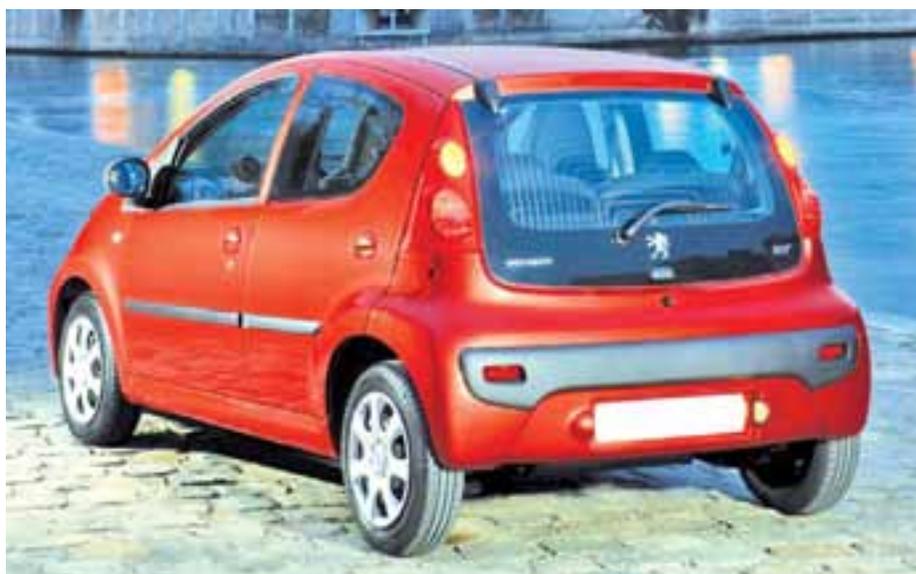
При длине в 3430 мм Peugeot 107 – самый компактный в тройке



На крыше Spark установлен большой спойлер



Узкие фонари Picanto по форме напоминают бумеранг



Пятая дверь "сто седьмого" полностью прозрачная

колесная база самая большая у Picanto – 2385 мм, тогда как у Spark – 2375 мм, а у 107 – 2340 мм. Все три автомобиля весят меньше тонны: Kia – 850 кг, Peugeot – 865 кг, а Chevrolet – 950 кг.

Салон Spark, пожалуй, наиболее оригинальный. Передняя панель напоминает распростертые крылья, но качество ее отделки могло быть и лучше. Трехспицевое рулевое колесо украшено серебристыми вставками. Комбинация приборов выполнена в мотоциклетном стиле – с аналоговым тахометром и экраном, на который выведены показания спидометра и бортового компьютера. Их подсветка – нежно-голубая. Центральная панель покрыта зернистым пластиком, а переключатели на центральной панели крупные и понятные. В отличие от соперников, Spark оснащен магнитолой, причем с USB-портом. Над перчаточным ящиком предусмотрена удобная ниша для бумаг. Рулевая колонка оснащена только регулировкой по высоте. Передние сиденья довольно упругие, но хорошо удерживают поясницу. При парковке толстые задние стойки несколько ограничивают обзор назад.

У Picanto, пожалуй, самые качественные материалы отделки салона. Черный пластик разбавлен белыми вставками. Оригинально выполнено двухспицевое рулевое колесо, нижняя часть которого имитирует радиаторную решетку Kia. Комбинация приборов – "трехцилиндровая", то есть циферблаты находятся в трех отдельных желобах. Предусмотрен и бортовой компьютер. Центральная панель немного повернута к водителю. Клавиши на ней немногочисленны, а поэтому привыкнуть к ним можно очень быстро. У рулевой колонки изменяется только высота, зато высоту можно отрегулировать и у водительского кресла. Сиденья комфортабельные, но вместе с тем, обеспечивают хорошую боковую поддержку. Обзорность очень неплохая благодаря тоненьким стойкам крыши.

Peugeot 107 внутри демонстрирует пример лаконичного стиля, здесь можно найти лишь самое необходимое. Например, перчаточного ящика, как такового, нет – его заменяет небольшая полочка. Рулевое колесо – простое и без изысков. На панели приборов – один большой спидометр с набором контрольных ламп и экраном бортового компьютера внутри. За тахометр придется доплатить, причем он будет вынесен на верх передней панели. Центральная консоль – немного выпуклая, сверху и снизу на ней размещены небольшие полочки. Впрочем, не обошлось без доли креатива: очень необычно выглядит блок климат-контроля, состоящий из трех "ползунков" и круглого переключателя. Рулевая колонка регулируется по высоте. Кресла водителя и переднего пассажира мягкие, но их спинки чересчур плоские. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность.

"Француз" проигрывает соперникам, если речь заходит о пространстве на втором ряду: оно подойдет людям ростом не

выше среднего. У Kia и Chevrolet места ощутимо больше – сзади с удобством разместятся пассажиры ростом до 180 см. Spark – самый просторный в этой тройке. Конечно, все эти автомобили довольно узкие, а потому на втором ряду комфортнее двоим, чем троим. Багажник Picanto самый вместительный – 200 л против 170 л у Spark и всего 139 л – в Peugeot 107. Если сложить задние кресла, то объем вырастет до 918, 994 и 751 л, соответственно. У задней двери Chevrolet, почему-то, отсутствует ручка, а в 107 – слишком большая погрузочная высота.

Для сравнения выбраны базовые версии хэтчбэков – Chevrolet Spark 1,0 L, Kia Picanto 1,2 Base и Peugeot 107 1,0 Trendy. От недорогих автомобилей не стоит ожидать богатой комплектации. Все они оснащены 2 подушками безопасности, передними электростеклоподъемниками. Kia и Chevrolet также получили кондиционер. У Peugeot за него нужно доплатить 1000 у. е., зато есть антиблокировочная система тормозов ABS. А Spark укомплектован CD-проигрывателем.

Все три модели получили бензиновые двигатели. У Spark под капотом 1,0-литровая "четверка", развивающая 68 л. с. при 6400 об/мин. Он обладает весьма бодрым характером, но лучше чувствует себя на высоких оборотах. Пик крутящего момента в 93 Н·м достигается при весьма высоких 4500 об/мин. Поэтому мотор необходимо постоянно раскручивать, но нужно учитывать, что при резком разгоне он может быть довольно шумным. Динамика не очень впечатляет – 15,3 с до 100 км/ч и максимальные 151 км/ч. Да и расход топлива самый большой в тройке – 7,1 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км на трассе. Намного веселее Spark с 1,2-литровым 81-сильным двигателем, но его предлагают только в самом дорогом варианте оснащения. Зато передачи в 5-ступенчатой "механике" переключаются точно, пусть рычаг и длинноходный.

Двигатель Peugeot 107 также имеет рабочий объем в 1,0 л, но он трехцилиндровый. Мощность – такая же, как и у Spark (68 л. с.), но достигается при 6000 об/мин. Да и максимальный крутящий момент в 93 Н·м достигается при довольно низких 3600 об/мин. Мотор весьма быстро набирает обороты, но чересчур часто беспокоит вибрациями. Тихим его тоже не назовешь. Хэтчбэк способен разогнаться до 100 км/ч за 14,2 с, а его максимальная скорость – 161 км/ч. Peugeot 107 также весьма экономичный: 5,5 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном. А вот 5-ступенчатой механической трансмиссии не хватает точности при переключениях.

Picanto на украинском рынке доступен только с 1,2-литровым 85-сильным четырехцилиндровым мотором, хотя в Европе есть и 1,0-литровая версия. Он не только самый мощный, но и обладает лучшей тягой, чем у соперников – 120 Н·м при 4000 об/мин. Это обеспечивает очень



Спидометр Chevrolet – цифровой



Центральная панель Kia повернута к водителю



За тахометр в Peugeot нужно доплатить



На втором ряду Spark просторнее, чем у соперников



В Picanto сзади поместятся люди ростом 180 см



Задние сиденья Peugeot 107 довольно тесные

неплохую динамику – 11,4 с до 100 км/ч и максимальные 171 км/ч. Также следует отметить, что "четверка" работает тише и более плавно, чем двигатели соперников. Да и "аппетит" небольшой: в городском цикле Kia расходует 5,8 л/100 км, а на шоссе – 3,8 л/100 км. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия отличается четкостью работы, а педаль сцепления довольно легкая.

В отличие от двух других моделей, Spark оснащен гидравлическим, а не электрическим, усилителем руля. Поэтому его управление несколько точнее, да и информативность гораздо лучше. Нужно учитывать, что кузов хэтчбэка достаточно высокий, а потому в поворотах ощутимо кренится. Борьба с этим решили с помощью более жестких пружин подвески. Но чтобы комфорт езды не ухудшился, Chevrolet получил 13-дюймовые колесные диски с высокопрофильными шинами 155/80 R13 (у соперников колеса 14-дюймовые). Поэтому комфорт езды вполне приемлемый. Очень неплохо проявили себя тормоза Spark: он уверенно замедляется со 110 км/ч на расстоянии менее 50 м.

Kia – немного интереснее в управлении. Его рулевое управление в меру острое, хотя не всегда дает понять что-нибудь о положении колес. На малых скоростях оно становится заметно легче. Хэтчбэк меньше всех кренится в поворотах, но при этом у него и самая жесткая подвеска в этой тройке. Выбоины не только ощутимы, но и отчетливо слышны. Автомобиль демонстрирует очень неплохое сцепление с дорогой, хорошая и курсовая устойчивость на прямых. Тормоза Picanto не вызывают нареканий, но педаль чересчур короткоходная, по меркам автомобилей А-класса.

Peugeot больше всех ориентирован на комфорт. Поэтому его подвеска довольно мягкая и без особых проблем справляется с большинством огрехов дорог. Руль очень легкий, что как раз кстати в городских условиях. Но информативности ему явно не хватает. Также 107 отлично маневрирует: диаметр его разворота составляет 9,46 м против 9,8 м у Picanto и 9,9 м у Spark. Следует отметить, что при езде на больших скоростях хэтчбэк чувствителен к боковому ветру. Кроме того, шумоизоляция салона у него несколько хуже, чем у соперников. Тормозной путь 107 немного больше, чем Kia и Chevrolet, но его преимуществом является наличие ABS.

Peugeot 107 1,0 Trendy – самый доступный в этой тройке. Даже с опциональным кондиционером его цена составляет 284 100 гривен. Его преимущества – экономичность и комфортабельная подвеска. Chevrolet Spark 1,0 L стоит 295 тыс. гривен, он привлекает благодаря более богатой комплектации и просторному салону. Kia Picanto 1,2 Base несколько дороже – 301 400 гривен, но зато у него мощный двигатель и самый вместительный багажник.



Объем багажника Chevrolet – 170 л



Багажник Kia самый большой – 200 л



У Peugeot в распоряжении – 139 л

Технические характеристики

Модель	Chevrolet Spark	Kia Picanto	Peugeot 107
Тип кузова		хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт		5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	950/1367	850/1248	865/1180
Длина/ширина/высота, мм	3640/1597/1522	3595/1595/1480	3430/1630/1470
Колесная база, мм	2375	2385	2340
Колея передняя/задняя, мм	1465/1014/17	1421/1424	1415/1405
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	142	150
Объем багажника мин/макс, л	170/994	200/918	139/751
Диаметр разворота, м	9,9	9,8	9,46
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	995	1248	998
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		в ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов,	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	68 при 6400	85 при 6000	68 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	93 при 4500	121 при 4000	93 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35	Аи-95/35	Аи-95/35
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт	2		
Сервисные и тормозные системы	-	-	ABS, EBD
Размер шин	155/80 R13	165/60 R14	155/65 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	15,3	11,4	14,2
Максимальная скорость, км/ч	151	171	161
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,1	5,8	5,5
– загородный цикл	4,6	3,8	4,1
– смешанный цикл	5,5	4,5	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	295 000	301 400	284 100
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Соревнование вседорожников



Ford Kuga

В переднем бампере Ford Kuga – широкий воздухозаборник



**Hyundai
ix35**

Шестиугольная радиаторная решетка Hyundai ix35 разделена горизонтальной балкой



**Volkswagen
Tiguan**

Передний бампер Volkswagen Tiguan срезан внизу для улучшения проходимости

Вседорожники издавна пользуются спросом в наших краях. Конечно, сейчас продажи всех автомобилей существенно упали. Но полноприводные модели пользуются определенным спросом, ведь у нас и дороги не лучшие, и зимы снежные. Конечно, в городских условиях выгоднее купить более компактные вседорожники, а учитывая резкое подорожание топлива, лучше присмотреться к дизельным версиям. Подобные модификации есть у Ford Kuga, Hyundai ix35 и Volkswagen Tiguan.

Ford Kuga второго поколения дебютировал относительно недавно. Его внешний вид выполнен в фирменном кинетическом стиле Ford. Среди его черт – большой угол наклона лобового стекла, аркообразная линия крыши, профилированные боковины и капот, расширенные колесные арки. Узкая радиаторная решетка сочетается с крупными фарами, а в переднем бампере находится широкий трапециевидный воздухозаборник. В передних крыльях размещены небольшие вентиляционные отверстия. Крупные стреловидные фонари растянуты на крылья, а панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Hyundai ix35 появился в 2010 году и вскоре на смену ему придет новый Tucson. В его дизайне преобладают плавные формы: линии кузова кажутся отполированными течением воды. Вседорожник отличается клиновидным профилем с приподнятой задней частью и довольно высокой оконной линией. Шестиугольная радиаторная решетка разделена горизонтальной балкой, с ней сочетаются слегка раскосые фары. Заднее стекло ix35 сделано панорамным, а сверху его прикрывает спойлер. Слегка расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Volkswagen Tiguan – долгожитель на фоне соперников, ведь он в производстве с 2008 года. Вседорожник отличается строгим и лаконичным дизайном. Широкая хромированная радиаторная решетка – визитная карточка многих Volkswagen, так же как и немного тонированные фары с изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Передний бампер несколько обрезан снизу для улучшения геометрической проходимости. Колесные арки слегка раздуты. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари, а на крыше установлен небольшой спойлер.

Hyundai ix35 немного компактнее своих соперников – 4410 мм в длину против 4433 мм у Tiguan и 4524 мм у Kuga. Преимущество Ford – большая (2690 мм) колесная база, тогда как у Hyundai она равна 2640 мм, а в Volkswagen – 2604 мм. Немецкий вседорожник самый легкий в тройке – 1675 кг против 1679 кг у ix35 и 1707 кг у Kuga.

Салон Ford привлекает внимание спортивным стилем. Кожа в отделке разбавлена вставками "под алюминий" и лакированными поверхностями. У четырехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах. Крупные спидометр и тахометр разделены цвет-



Преимущество Ford – большая колесная база в 2690 мм



Hyundai самый компактный в тройке – 4410 мм



Volkswagen компактнее своих соперников – 4433 мм в длину



Стреловидные фонари Kuga растянuty на крылья



Заднее стекло Hyundai выполнено панорамным



По краям кузова Tiguan размещены крупные фонари

ным экраном бортового компьютера, а также указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана дисплеем мультимедийной системы SYNC. Навигация в его меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разграничены и удобны в использовании. Селектор трансмиссии размещен высоко, а потому находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья комфортабельные и при этом обладают отличной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их подогрева. На центральном тоннеле размещен подлокотник с вместительным боксом внутри. Обзорность хорошая во всех направлениях.

Hyundai внутри выглядит довольно необычно, благодаря причудливому дизайну передней панели с многочисленными изогнутыми поверхностями и оригинальными узкими дефлекторами вентиляционной системы. Циферблаты спидометра и тахометра установлены в отдельных колодцах и наделены приятной нежно-голубой подсветкой. Выпуклую центральную панель венчает 6,5-дюймовый цветной дисплей, на который выведены показания камеры заднего вида. Переключатели здесь простые и понятные. Сиденья в ix35 также обшиты кожей. Они довольно широкие и мягкие, но чересчур плоские, что ощутимо в поворотах. В отличие от Ford, регулировки водительского кресла – механические, но есть подогрев. Также следует отметить, что из-за высокой оконной линии и небольшого заднего стекла обзорность назад несколько ограничена.

В салоне Volkswagen преобладают пластик и ткань, а кожей обшиты только трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральное место занимает цветной монитор бортового компьютера. Широкая центральная панель по бокам окружена четырьмя дефлекторами вентиляционной системы. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки регулируются угол наклона и глубина. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Передние кресла достаточно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Они оснащены функцией подогрева, а под ними предусмотрены ящики для мелкой поклажи. В подлокотнике первого ряда находится бокс, а в центральной консоли – ниша.

На втором ряду в Kuga и ix35 места для ног больше, чем в Tiguan. Зато задние сиденья Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинки. Пространство над головой в Ford и Volkswagen больше, чем у Hyundai. Объем багажника Ford равен 456 л,

Hyundai – 465 л, а Volkswagen – 470-505 л (в зависимости от положения кресел второго ряда). В двухместной конфигурации он возрастает до 1928, 1580 и 1510 л, соответственно. Пятая дверь Kuga оснащена электроприводом со специальным сенсором, то есть для ее открытия достаточно движения ногой под бампером.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей одинаковой стоимости Ford Kuga 2,0 Titanium, Hyundai ix35 2,0 CRDi Top и Volkswagen Tiguan 2,0 Style. Все они оснащены электростеклоподъемниками, двухзонным климат-контролем, парктроником, CD-плеером, связью Bluetooth, системой стабилизации, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, круиз-контролем, датчиком дождя. Ford и Volkswagen также укомплектованы датчиком дождя, а у Kuga есть датчик освещения, система бесключевого доступа и адаптивные биксеноновые фары. У него 7 подушек безопасности, а у двух других вседорожников – по 6. Зато Tiguan получил системы слежения за усталостью водителя и контроля давления в шинах, а у ix35 обогреваются задние сиденья.

Три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями объемом 2,0 л. Двигатель Kuga развивает 163 л. с. при 4000 об/мин. А внушительный крутящий момент в 340 Н·м, доступный с 2000 об/мин, делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Мотор самый тихий и плавный. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,4 с и способен развить 196 км/ч. Кроме того, Ford экономичнее конкурентов – 7,4 л/100 км в городском цикле, 5,5 л/100 км в загородном. Этому способствует система глушения мотора при остановках Start/Stop. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения. Kuga также можно оснастить 140-сильной версией этого турбодизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.).

Двигатель Hyundai ix35 – самый мощный в этой тройке, развивает 184 л. с. при 4000 об/мин. Максимальный крутящий момент также приличный (383 Н·м), но доступен в чересчур узком диапазоне – 1800-2500 об/мин. Тяги достаточно, да и динамика лучшая в тройке – 10,1 с до 100 км/ч. Максимальная скорость составляет 195 км/ч. Однако, следует отметить, что этот турбодизель становится чересчур громким по мере того, как увеличиваются его обороты. В городе расход топлива составляет 9,1 л/100 км, а на трассе – 6,0 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций, хоть и уступает по этому показателю Ford Powershift. В Украине ix35 доступен и с 2,0-литровой бензиновой "четверкой" мощностью 165 л. с.

Турбодизель Tiguan, объемом 2,0 л, имеет мощность 140 л. с. при 4200 об/мин. Максимальный крутящий момент несколько меньше, чем у конкурентов (320 Н·м), но зато достигается при более низких 1750 об/мин. Автомобиль



Циферблаты приборов Ford установлены в отдельных желобах



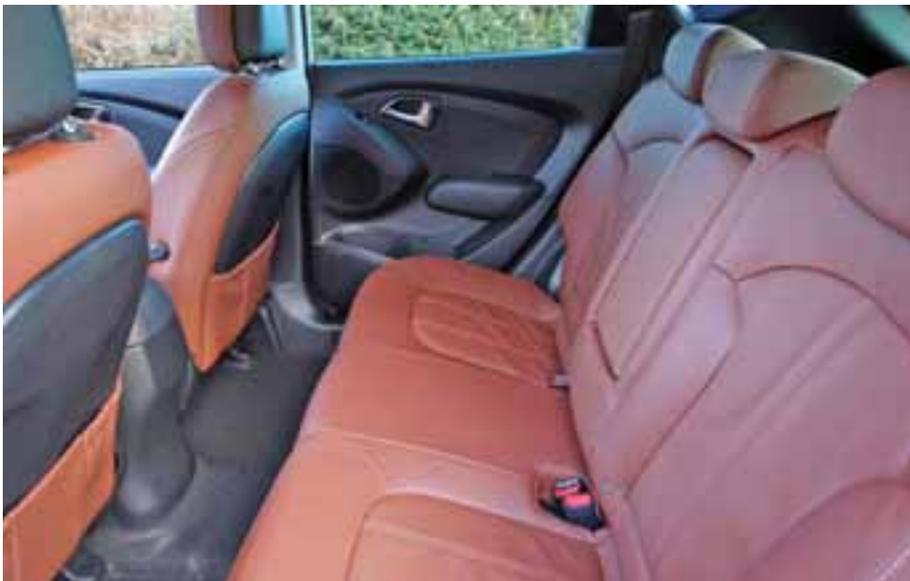
Выпуклую центральную панель ix35 венчает 6,5-дюймовый цветной дисплей



Центральная панель Volkswagen окружена четырьмя дефлекторами вентиляционной системы



На втором ряду Kuga – щедрое пространство для ног



У Hyundai сзади ощущается недостаток пространства над головой



Задние сиденья Tiguan оснащены горизонтальной регулировкой

разгоняется до 100 км/ч за 10,7 с и развивает 182 км/ч. Хорошо проявляет себя и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Мотор работает тихо, да и вибрации не проявляются. А вот "аппетит" больше, чем у двух других вседорожников – 9,0 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на трассе. Volkswagen также доступен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (122 и 160 л. с.) и 2,0 л (180 и 210 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Он обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, но не стоит ожидать выдающейся проходимости. Вседорожники лучше чувствуют себя на легком бездорожье. Хотя дорожный просвет у всех их довольно неплохой – в районе 200 мм. Hyundai оснащен системой помощи при крутом спуске.

Ford, пожалуй, самый увлекательный в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Kuga, к удивлению, мало (как для вседорожника) кренится в поворотах, но при этом его подвеска остается комфортной. На высоте и шумоизоляция. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

В управлении Hyundai спортивные нотки отсутствуют, но автомобиль ведет себя уверенно и предсказуемо. Разве что иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление довольно легкое, но информативности ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее, так же как и курсовая устойчивость. Однако подвеска ix35 чересчур жесткая, что ощутимо на дорогах плохого качества. Кроме того, могла бы быть лучшей и шумоизоляция салона. Зато вседорожник неплохо маневрирует: диаметр разворота составляет 10,6 м против 11,1 м у Ford и 12,0 м у Volkswagen. А для остановки со 100 км/ч ему понадобится 37,4 м.

Управляемость Volkswagen не настолько интересна, как у Ford, но лучше, чем у Hyundai. Рулевое управление легкое, но в то же время точное и довольно информативное. Подвеска слегка упругая, но энергоемкая. Ощутимы только серьезные дорожные неровности. А нежелательные движения кузова в поворотах не слишком проявляются. Как и соперники, Tiguan оснащен системой имитации дифференциала повышенного трения. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию пассажирского отсека. Остановка со 100 км/ч осуществляется на расстоянии 37,5 м.

Hyundai ix35 2,0 CRDi Top несколько дешевле соперников – 989 400 гривен. Цена Ford Kuga 2,0 Titanium – 1 015 038 гривен, он привлекает экономичностью и интересной управляемостью. Цена Volkswagen Tiguan 2,0 Style – 1 143 350 гривен, его сильная сторона – вместительный багажник.



**Объем багажника Ford – 456 л,
а пятая дверь оснащена электроприводом**

У ix35 в распоряжении 465 л

**В зависимости от положения задних кресел
объем багажника Volkswagen – 470-505 л**

Технические характеристики

Модель	Ford Kuga	Hyundai ix35	Volkswagen Tiguan
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1707/2208	1679/2232	1675/2260
Длина/ширина/высота, мм	4524/1840/1684	4410/1820/1660	4433/1809/1686
Колесная база, мм	2690	2640	2604
Колея передняя/задняя, мм	1562/1565	1585/1585	1569/1571
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	170	200
Объем багажника мин/макс, л	456/1928	465/1580	470/1510
Диаметр разворота, м	11,1	10,6	12,0
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1997	1998	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	163 при 3750	184 при 4000	140 при 4200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 2000	383 при 1800-2500	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/57	Дт/60	Дт/64
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP, TPMS, Attention assist
Размер шин	235/55 R17	225/60 R17	235/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,4	10,1	10,7
Максимальная скорость, км/ч	196	195	182
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	9,1	9,0
– загородный цикл	5,5	6,0	5,8
– смешанный цикл	6,2	7,1	7,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 015 038	989 400	1 143 350
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Ferrari 250:

фундамент успеха марки

Энцо Феррари всегда ставил гонки на первое место. Он начинал как пилот болида, затем возглавил заводскую команду Alfa Romeo, а со временем открыл и собственную компанию. Первые годы в Ferrari выпускались дорожные модели очень мелкими сериями и только для того, чтобы заработать деньги на разработку гоночных моделей. Но постепенно "жеребцы" из Маранелло начали находить все больше покупателей. Переломным в этом плане стал Ferrari 250 – первая коммерчески успешная модель итальянской марки.

Как и все Ferrari тех лет, 250-й поначалу проектировался как гоночная модель. В начале 50-х годов изменились правила соревнований класса Gran Turismo: объем двигателя ограничили на отметке 3,0 л. В Ferrari решили создать такую модель. Талантливый инженер и друг Энцо Феррари Джоакино Коломбо создал легкий 3,0-литровый V12 с верхними распредвалами, развивавший изначально 230 л. с. Мотор установили на раму из алюминиевых сплавов. В ателье Pininfarina создали изящный и обтекаемый кузов кабриолет. Новинка получила обозначение Ferrari 250 S, ведь в двигателе объем каждого цилиндра составлял 250 куб. см.

Уже в своей дебютной гонке Ferrari 250 S добился успеха – в 1952 году Джованни Бракко и Альфонсо Рольфо победили в самом престижном и сложном соревновании Италии – 1600-километровом марафоне Mille Miglia. Этот триумф вдохновил Энцо Феррари на развитие новой линейки. Год спустя увидели мир гоночные купе кабриолет Ferrari 250 MM (Mille Miglia). Весили они меньше тонны, а потому легко разогнались до 100 км/ч за 5 с и достигали 250 км/ч.

Двигатель Коломбо получился очень хорошим: он идеально подходил как для гоночных болидов, так и для серийных моделей. Поэтому параллельно с 250 MM начали производство и роскошного туристического купе 250 GT Europa. Оно было ощутимо крупнее гоночных собратьев, ведь колесную базу увеличили с 2200 до 2600 мм. Салон декорировали кожей и деревом. Мотор дефорсировали до 220 л. с.



Ferrari 250 GT Boano 1956 года



Ferrari 250 GT Berone 1962 года

Ferrari 250 GT Berlinetta SWB 1959 года





Ferrari 250 GT 2+2 1960 года – первая четырехместная модель итальянской марки



Первый Ferrari 250 S 1952 года победил в гонке Mille Miglia



Творение Джоакино Коломбо – 3,0-литровый V12

Впрочем, автомобиль мог развивать неплохие, на то время, 230 км/ч и был очень комфортабельным. За два года выпустили около 50 таких купе.

В 1956 году на смену 250 GT Europa пришел новый 250 GT Voano. Его дизайн стал более стремительным, а на задних крыльях появились небольшие "кили". Мощность двигателя выросла до 240 л. с. Voano оказался более успешным – 120 выпущенных машин.

Параллельно с Voano появилась и модификация – Ferrari 250 Tour de France, названная так, чтобы обозначить победу в престижной французской гонке. Это купе подходило как для повседневного использования, так и для соревнований. Специально для гонок была предложена 260-сильная модификация V12, позволявшая достигать 240 км/ч. Интересно, что именно автомобиль еще дважды (в 1957 и 1958 годах) повторил свой успех в Tour de France – Гран-при, давшему ему название.

Пожалуй, самым выдающимся гоночным вариантом Ferrari 250 стал Testa Rossa 1957 года. Обтекаемый кабриолет получил свое название благодаря окрашенным в красный цвет головкам блока цилиндров. Специально для него мощность двигателя подняли до 300 л. с. Его оснастили полностью независимой подвеской и впервые в истории Ferrari установили дисковые тормоза. Легкий (менее 700 кг) Testa Rossa не знал себе равных в самых известных соревнованиях того времени. Он трижды (в 1958, 1960 и 1961 годах) выигрывал 24-часовую гонку в Ле-Мане и четыре раза триумфовал в американском Себринге (в 1958, 1959, 1961 и 1962 годах).

Кабриолеты Ferrari 250 были не только гоночными, но и серийными. Так, в 1957 году представили Ferrari 250 GT Cabriolet с кузовом от Pininfarina. Но, пожалуй, самым известным является 250 GT California Spyder. Элегантный автомобиль с длинным капотом создали для покупателей в США.



Среднемоторный спортпрототип Ferrari 250 P одержал победу в Ле-Мане в 1963 году



Ferrari 250 GT California Spyder 1957 года



Ferrari 250 GT Cabriolet 1957 года

Его предлагали с двумя вариантами колесной базы – 2400 и 2600 мм, и двумя версиями V12 – мощностью 240 или 280 л. с. У Testa Rossa позаимствовали дисковые тормоза. Всего выпустили около сотни 250 GT California Spyder, и сейчас их цена колеблется в районе 5-10 млн. долларов. Пожалуй, не менее ценен и единственный в своем роде кабриолет 250 GT Nemo Spyder с уникальным обтекаемым кузовом.

В 1958 году версия Voano передала эстафету Ferrari 250 GT Coupe. Его строгий угловатый дизайн получился нетипичным как для Ferrari. Но клиенты его восприняли "на ура" и за два года приобрели около 350 купе. Владельцы ценили их не только за ходовые качества, но также за удобный салон и улучшенную шумоизоляцию.

В классе Gran Turismo очень хорошо проявил себя Ferrari 250 GT Berlinetta SWB, сменивший версию Tour de France. Штатный дизайнер Серджио Скальетти создал мускулистый и динамичный кузов. А 280-сильный двигатель разгонял купе до 270 км/ч. Короткая (2400 мм) колесная база способствовала хорошей управляемости. Berlinetta SWB оказался достойным продолжателем гоночных традиций – четыре раза подряд (в 1959-1962 годах) выигрывал Tour de France и одержал еще несколько громких побед.

Одним из самых красивых автомобилей своего времени стал Ferrari 250 GT Lusso. Купе привлекало утонченными плавными линиями кузова и изящной аркообразной формой крыши. Lusso V12 развивал 250 л. с., а максимальная скорость составила 240 км/ч. Модель пришлась по душе многим состоятельным автолюбителям и всего за два года собрали 350 этих авто-



Ferrari 250 GT Coupe 1958 года



Ferrari 250 GT Europa 1953 года



Ferrari 250 GT Europa с кузовом от Vignale, 1953 год



Ferrari 250 GT Lusso, 1962 год

Ferrari 250 GT Nembo Spider, 1960 год



Ferrari 250 GT Tour de France 1956 года



Ferrari 250 Testa Rossa – трехкратный победитель 24-часовой гонки в Ле-Мане



Ferrari 250 GT Zagato 1957 года

мобилей. Еще более успешным стал Ferrari 250 GT 2+2 – первая четырехместная модель итальянской марки. Туристическое купе было просторным и очень комфортабельным внутри, обладало вместительным багажником. Пусть оно было тяжелее собратьев, но все равно могло развить 225 км/ч. Практичный 250 GT 2+2 нашел около тысячи покупателей, что сделало его самым массовым из автомобилей 250-го "семейства".

Вершиной развития гоночных Ferrari 250 стал легендарный GTO 1962 года. Купе получило абсолютно новый сверхобтекаемый кузов с заостренным задним спойлером. Двигатель от Testa Rossa разогнал его до 280 км/ч. На протяжении 1962-1964 годов эта модель выиграла практически все самые важные гонки в классе Gran Turismo и принесла Ferrari три титула чемпиона мира среди производителей. Всего собрали лишь 39 этих уникальных купе.

В начале 60-х годов инициативу в Гран-при постепенно начали перенимать среднемоторные модели. В Ferrari последовали этой тенденции и создали спортпрототип 250 P и купе 250 LM. Они использовали узлы и агрегаты 250-й модели, но их двигатель был расположен в базе. Его объем увеличили до 3,3 л, а мощность выросла до 320 л. с. Оба болида выигрывали в Ле-Мане: 250 P в 1963 году, а 250 LM – в 1965. Кроме того, 250 P отпраздновал еще и победу в Себринге. Ferrari 250 LM даже собирались сделать серийным, но не получили достаточного количества заказов на него.

Помимо стандартных серийных Ferrari 250, существовали еще и эксклюзивные модели. Ведь любой покупатель мог приобрести голое шасси с двигателем и обратиться к



Ferrari 250 GTO 1964 года



Ferrari 250 GTO принес команде из Маранелло чемпионство в 1962–1964 годах

Ferrari 250 LM победил
в Ле-Мане 1965 года



стилистам, чтобы те создали эксклюзивный кузов. Поэтому хотя внешний вид подавляющего большинства Ferrari 250 создали в ателье Pininfarina, существуют купе и кабриолеты с дизайном от Bertone, Vignale, Zagato.

В общей сложности за 13 лет (1952-1965) произвели свыше 2500 Ferrari 250 всех модификаций, что сделало эту модель первым более-менее массовым творением итальянской марки. Среди владельцев 250-й было немало знаменитостей – принцесса Бельгии Лилиан, актеры Ален Делон, Джеймс Коберн и Стив МакКуин, музыкант Эрик Клэптон, телеведущий Джей Ленно, участник рок-группы Pink Floyd Ник Мейсон. Известный модельер Ральф Лорен владеет сразу несколькими Ferrari 250, среди которых и Testa Rossa. В наши дни весьма трудно найти Ferrari 250 в хорошем состоянии меньше, чем за 200 тыс. долларов, а некоторые версии вроде того же Testa Rossa или 250 GT Berlinetta SWB оценены в несколько миллионов. Рекордную сумму отдали за Ferrari 250 GTO – 31,7 миллиона долларов. Эти автомобили стоят своих денег, ведь они были одними из лучших спортивных моделей своего времени.



Ferrari 250 MM Berlinetta 1953 года



Ferrari 250 MM Spider, 1953 год



Ferrari 250 Testa Rossa 1957 года

www.afp.com.ua

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
срочно
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета



ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ
на сайте **www.autosale.kiev.ua**

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

**Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ**